

MEMENTO A L'USAGE DES MAIRES DES COMMUNES LITTORALES AUX ANTILLES



Préfecture de la Martinique



Préambule

Mesdames et Messieurs les Maires des communes littorales de la façade maritime de la Martinique,

Je suis heureux de vous faire parvenir la nouvelle édition de notre « MÉMENTO À L'USAGE DES MAIRES DES COMMUNES DU LITTORAL AUX ANTILLES » - pour la Martinique.

Ce fascicule, en phase avec les dernières évolutions de la réglementation ayant trait au monde maritime, tient compte de la réorganisation des services de l'État, à la suite de la réforme territoriale issue de la loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015.

En raison des nouveaux enjeux et défis de notre façade maritime, il est nécessaire que les différents acteurs publics se connaissent pour constituer une chaîne de coordination efficace et faire ainsi face aux usages et événements maritimes. Le domaine maritime est en effet au cœur de la vie de notre île. Il est le lieu par excellence de nos échanges économiques, porteur d'une activité humaine, industrielle et commerciale essentiel à nos emplois. S'il est riche de potentialités, le milieu marin est également fragile et exposé à des risques et menaces. C'est ensemble que nous pourrons faire face à ces défis.

Composé d'une partie théorique et d'une partie pratique, cette dernière étant rédigée sous forme de fiches, didactiques et facilement consultables, ce document a pour destination première de vous aider dans vos démarches à l'échelon municipal. Il ne se substitue pas pour autant aux textes réglementaires et n'est pas un recueil administratif, mais se veut une aide à la décision.

Il est également consultable en ligne sur le site de la préfecture de la Martinique (rubrique « action de l'Etat en mer ») : <http://www.martinique.pref.gouv.fr/Services-de-l-Etat/Prefecture-et-sous-prefectures/L-Action-de-l-Etat-en-mer/L-Action-de-l-Etat-en-mer>

Nous souhaitons que ce document soit pour l'autorité que vous incarnez un outil de premiers réflexes, qui vous permette de sécuriser, préserver et éclairer vos décisions face aux problématiques littorales et maritimes dans un contexte interministériel, juridique et sécuritaire toujours plus complexe.

Le commandant de la zone maritime Antilles, assistant du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, les administrations de l'Etat et des collectivités locales et moi-même sommes à votre écoute pour vous conseiller et vous accompagner dans les lourdes responsabilités que vous portez vis-à-vis de nos concitoyens.

Monsieur Franck Robine
Préfet de la Martinique,
Délégué du Gouvernement pour l'action
de l'Etat en mer aux Antilles.

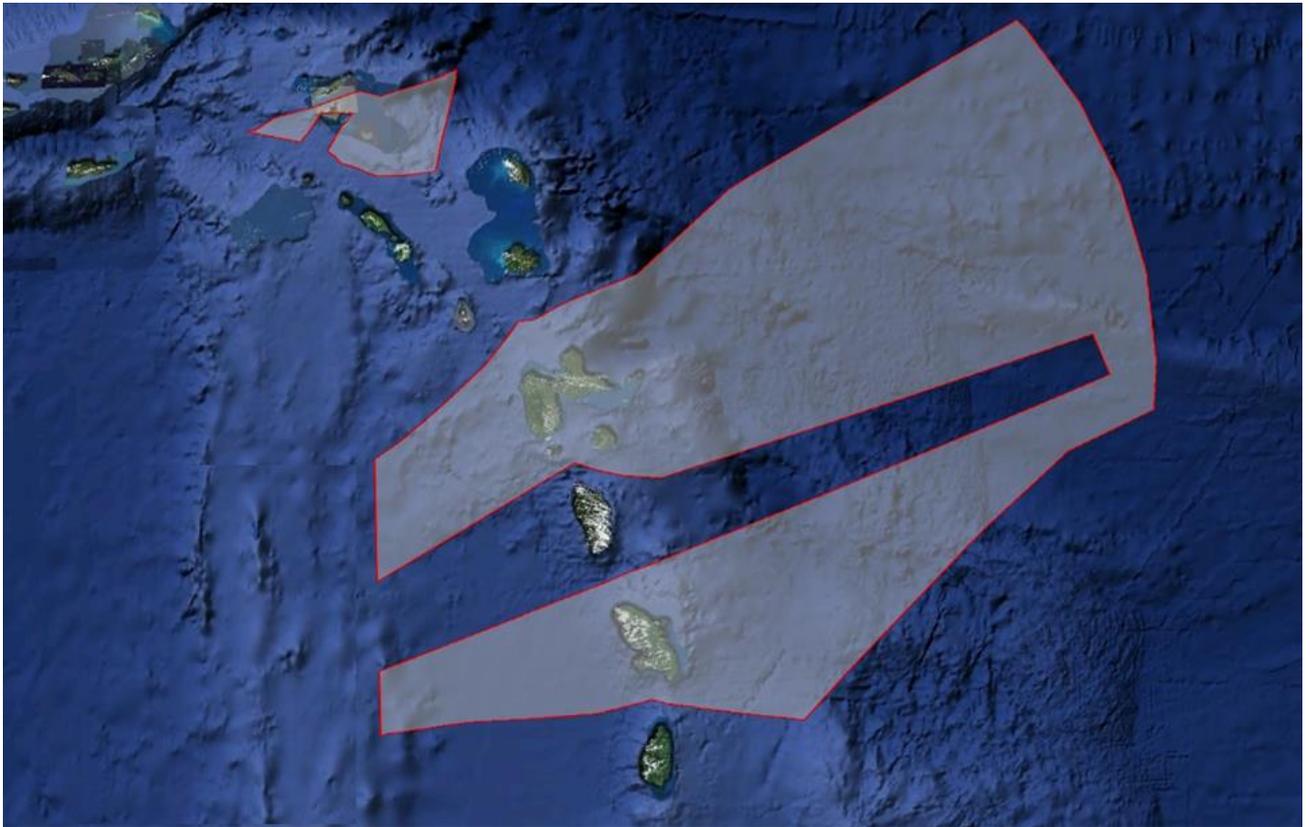
Table des matières

PARTIE 1 : Notions essentielles	7
1. LE SOL ET LE SOUS-SOL	8
2. LES EAUX	10
3. LES ESPACES MARITIMES AU-DELÀ DES EAUX TERRITORIALES	10
4. LES PORTS.....	11
5. LES AIRES MARINES PROTÉGÉES	18
6. LA GOUVERNANCE.....	21
➔ LE CONSEIL MARITIME ULTRA-MARIN POUR LE BASSIN ANTILLES	21
➔ LA CONFÉRENCE MARITIME RÉGIONALE (CMR)	21
PARTIE 2 : Acteurs publics	23
1. LES AUTORITÉS	24
2. LES CENTRES OPÉRATIONNELS DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER (AEM)	29
3. LES ADMINISTRATIONS PARTICIPANT À L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER.....	31
PARTIE 3 : Fiches	37
CHAPITRE 1 : ACTIVITÉS AÉRIENNES, BALNÉAIRES, NAUTIQUES ET MANIFESTATIONS SPORTIVES	38
1.1 La baignade.....	39
1.2 Les engins de plage et les engins non immatriculés	41
1.3 La réglementation de la vitesse en mer	43
1.4 Les véhicules nautiques à moteur (VNM)	45
1.5 Les manifestations nautiques	47
1.6 Les hydrosurfaces ULM, hydrosurfaces pour hydravions et hélisurfaces	49
1.6.1. <i>Le cas des hydrosurfaces pour ULM</i>	49
1.6.2. <i>Le cas des hydrosurfaces pour hydravions</i>	51
1.7 Les spectacles pyrotechniques.....	53
1.8 La plongée et la chasse sous-marine	55
1.9 L'écotourisme baleinier	56
CHAPITRE 2 : AMENAGEMENT, GESTION ET SURVEILLANCE DU LITTORAL	57
2.1 Les plans de balisage des plages.....	58
2.2 Les zones de mouillage et d'équipements légers.....	61
2.3 Les ports de plaisance	63
2.4 Le schéma de mise en valeur de la mer	65
2.6 La préservation des espèces protégées en cas de travaux ou interventions en mer et sur le littoral	66
2.7 Les commissions nautiques.....	69
2.8 Lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime dans la zone maritime Antilles	70
2.9 Travaux divers sur le littoral.....	72

CHAPITRE 3 : ACTIVITÉS INDUSTRIELLES, ÉVÉNEMENTS DE MER ET LUTTE CONTRE LA POLLUTION.....	74
3.1 Les immersions de déblais et dragages portuaires	75
3.2 Les activités d'extraction de granulats marins.....	76
3.3 L'échouement de mammifères marins et de tortues marines, vivants ou morts, sur le rivage	78
3.5 La dispersion de cendres funéraires en mer.....	83
3.6 La lutte contre la pollution en mer et sur le rivage.....	85
3.7 La gestion des sargasses	87
3.8 La découverte sur le rivage de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances dangereuses	88
3.9 La découverte en mer de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances dangereuses	89
3.10 La découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions sur le rivage	91
3.11 La découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions de guerre en mer.....	92
ANNEXE 1. CONSTATATION ET POURSUITE DES INFRACTIONS.....	94
ANNEXE 2. ANNUAIRE	96
ANNEXE 3. DOCUMENTS UTILES.....	99

PARTIE 1 :

Notions essentielles



Afin d'appréhender la notion d'espace maritime et de définir en particulier le Domaine Public Maritime (D.P.M), quelques définitions sont nécessaires, liées à des phénomènes physiques qui modèlent le rivage, dont la marée est l'un des principaux (unité de mesure des distances utilisée : le mille marin, équivalant à 1,852 mètres en mer).

1. LE SOL ET LE SOUS-SOL

Estran

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

Laisse de basse mer

La laisse de basse mer correspond à la limite basse de l'estran. Elle constitue une ligne qui correspond à la limite la plus basse atteinte par la mer sous l'influence des marées. Elle est également la ligne de base qui est la référence juridique pour mesurer la largeur des zones maritimes sous la compétence d'un État. À la ligne de base, peut, dans des cas de découpe particulière de la côte, se substituer une ligne de base droite (segment qui relie des points sur le tracé de la laisse de basse mer) poursuivant la direction générale de la côte. Pour la zone maritime Antilles, les lignes de base droites sont définies par le décret 2017-1511 du 30 octobre 2017 définissant les lignes de bases à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale française adjacente aux Antilles françaises.

Laisse de haute mer

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

Lais de la mer

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

Relais de la mer

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

Rivage

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

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

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

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

- du domaine public artificiel (article L. 2111-6 du CGPPP), qui regroupe les ouvrages, équipements et installations portuaires destinés à assurer la sécurité et faciliter la navigation en mer ;

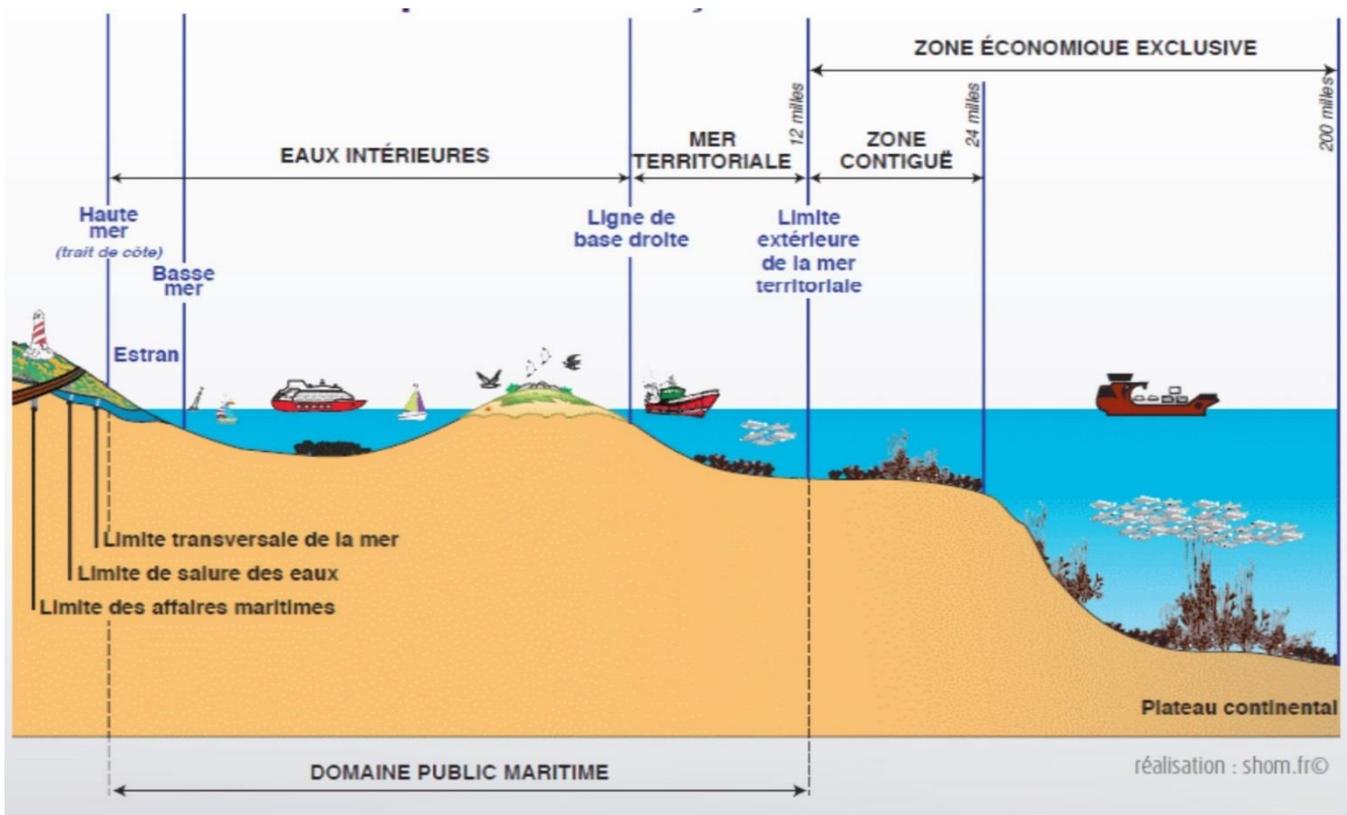
→ du domaine public naturel de l'État (article L. 2111-4 du CGPPP), qui comprend :

- le sol et le sous-sol de la mer s'étalant de la limite haute du rivage jusqu'à la limite de la mer territoriale (12 milles marins / soit environ 22 kilomètres, à partir du rivage) ;
- le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;
- les lais et relais de mer ;
- les terrains acquis par l'État le long du rivage en vue de la satisfaction des besoins et services publics balnéaires et touristiques ;
- les 50 pas géométriques, aussi appelés les « 50 pas du roi » (particularité ultra-marine pour les départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de la Réunion).

Reposant sur la constatation d'un état de fait, la consistance et les limites du Domaine Public Maritime (D.P.M.) dépendent de l'action de la nature.

Plateau continental

Le plateau continental est la continuité immergée du littoral. Celle-ci forme une pente qui peut être inférieure ou supérieure à 200 milles nautiques, longueur juridique de référence. Il comprend les fonds marins y compris leur sous-sol, sur toute l'étendue de leur prolongement naturel terrestre, jusqu'au rebord externe de la marge continentale qui le délimite. Le plateau continental ne doit pas être confondu avec la zone économique exclusive (ZEE), les régimes juridiques associés étant différents.



2. LES EAUX

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

Les eaux intérieures

Les eaux intérieures sont les eaux qui baignent les côtes de l'État et situées en deçà de la ligne de base droite, à partir de laquelle est mesurée l'étendue de la mer territoriale. La réglementation nationale s'y applique pleinement, au sous-sol, au sol et à l'espace aérien surjacent.

La mer territoriale

La mer territoriale est constituée des eaux s'étendant depuis la côte ou depuis les lignes de base jusqu'à 12 milles marins (soit environ 22 kilomètres) au large. L'État dispose d'une pleine souveraineté sur la mer, le sol, le sous-sol et l'espace aérien surjacent.

Cette **exclusivité de la compétence de l'État** s'observe sur le plan économique (pêche, exploitation des ressources minérales) et sur le plan de la sécurité des activités maritimes (douanes, ordre public, environnement). Cette souveraineté ne doit pas empêcher l'exercice, par les autres États, du **droit de passage inoffensif** : les navires battant pavillon de toute nationalité peuvent naviguer de façon continue et rapide dans cette zone, l'arrêt et le mouillage n'étant tolérés qu'en cas d'urgence, sans autorisation préalable d'une autorité de l'État, du moment qu'ils ne portent pas atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'État côtier. L'État côtier peut suspendre temporairement le droit de passage inoffensif des navires étrangers (en raison des manœuvres militaires, par exemple). Les lois de la République s'appliquent de plein droit.

3. LES ESPACES MARITIMES AU-DELÀ DES EAUX TERRITORIALES

La zone contiguë

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

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

- de prévenir des infractions à leurs lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou en matière d'immigration ;
- d'y réprimer des infractions commises sur le territoire national et/ou dans les limites de sa mer territoriale, dans les domaines douaniers, fiscaux, sanitaires ou en matière d'immigration.

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

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

La zone économique exclusive

Son origine remonte à la volonté des États riverains de contrôler les ressources halieutiques qui sont localisées au-delà des 12 milles marins.

Elle peut s'étendre, si les conditions géographiques le permettent, jusqu'à 200 milles marins (soit environ 370 kilomètres) au large, à partir de la ligne de base droite. Sur l'ensemble de la surface de cette zone (188 milles marins à partir de la limite extérieure de la mer territoriale), l'État exerce des droits souverains en matière **d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources de la mer (halieutiques et énergétiques)**.

L'État y exerce également sa juridiction (régime juridique strictement encadré par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (dite « Convention de Montego Bay » du 10 juillet 1982) au sujet de la mise en place et l'exploitation d'îles artificielles, d'installation et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, et la protection du milieu marin. Ce régime juridique s'applique au sous-sol, au sol et à la colonne d'eau de cet espace maritime.

La haute mer

La haute mer est la partie de la mer qui se situe au-delà de la Zone Économique Exclusive (Z.E.E.) pour le cas de la France, et notamment des Antilles, puisqu'elle reconnaît une ZEE autour de la Martinique, de la Guadeloupe, de Saint-Martin et Saint-Barthélemy, eu égard aux droits également détenus par ses États voisins (ex : Sainte-Lucie, la Dominique, le Venezuela, Antigua et Barbuda etc...).

La haute mer n'inclut pas le sol ni le sous-sol. Ces derniers appartiennent à la zone internationale des fonds marins ou au plateau continental si celui-ci est étendu.

La zone internationale des fonds marins

La zone internationale des fonds marins, patrimoine commun de l'humanité, est constituée des fonds marins et de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale. Elle représente environ 50 % de la superficie totale de la terre. L'appropriation nationale de la zone et de ses ressources (minérales, solides, liquides, gazeuses) est interdite. La gestion de cet espace revient à l'Autorité internationale des fonds marins créée par la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer territoriale et la zone contigüe*.

4. LES PORTS

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

Le législateur distingue :

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

➔ Le Grand Port Maritime

Appellation conférée par décret pris en Conseil d'État (décret n° 2012-1104 du 1^{er} octobre 2012 pour le grand port de la Martinique) pour un port maritime dont les enjeux, en termes de développement économique et d'aménagement du territoire, sont d'une importance particulière.

C'est un établissement public de l'État, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. La plupart des ports maritimes possédant antérieurement la dénomination de « port autonome » se sont vus attribuer le statut de « grand port maritime » (Martinique et Guadeloupe pour la zone maritime Antilles).

→ Les ports maritimes relevant d'une autorité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales

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

Toutefois, des distinctions sont faites selon la nature de l'activité du port.

→ Les ports départementaux

Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche. Il reste compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce qui lui ont été transférés dans le cadre de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État (article L. 5314-2 du code des transports).

→ Les ports départementaux dont la gestion a été totalement ou partiellement transférée à une commune

→ Les ports gérés par des communes ou des intercommunalités

Les communes et leurs groupements sont compétents pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de plaisance. Toutefois, ces collectivités restent compétentes pour aménager et exploiter les ports de commerce et de pêche qui leur ont été transférés dans le cadre de la loi de décentralisation n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (article L. 5314-4 du code des transports).

→ L'autorité portuaire

L'autorité portuaire est chargée de « la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce également la police de la conservation du domaine public portuaire » (article L. 5331-7 du code des transports). Selon les dispositions de l'article L. 5331-5 du code des transports - est personnalisée par :

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

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

Se distinguant de l'autorité portuaire, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce « la police du plan d'eau, qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires,

bateaux ou autres engins flottants. Elle exerce **la police des marchandises dangereuses**. Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de **l'information nautique** » (article L. 5331-8 du code des transports). Selon les dispositions de l'article L. 5331-6 du code des transports, l'AIPP est :

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

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

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

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

Il existe actuellement **en Martinique 7 ports de pêche territoriaux**, dont l'autorité portuaire et l'AIPPP (voir *supra*) est la Collectivité Territoriale de Martinique (CTM) :

- 5 ports transférés au département par la loi de décentralisation de 1983 (liste fixée par arrêté préfectoral du 2 février 1985) : Case-Pilote, Trinite (Cosmy), Francois, Vauclin, Marin ;
- 2 ports départementaux créés en 1995 à la demande du conseil général : Grand-Rivière, Anses d'Arlet (Petite Anse).

En complément des ports de pêches départementaux évoqués *supra*, existent également des **aménagement portuaires d'intérêt territorial (APIT)** – voir carte ci-dessous.

Bien que « créés » par délibération du Conseil général en date du 28 juin 1995, les APIT n'ont aucune existence juridique en tant que ports dans la mesure où cette volonté du CG n'a jamais été entérinée par :

- un arrêté préfectoral créant ces ports sur proposition de la collectivité intéressée, et transférant les dépendances du domaine public correspondant (art. L5314-8 et L5314-9 du Code des transports) ;
- une délibération de la collectivité portant délimitation du port (art. R5311-1 du Code des transports) ;
- la mise en place d'un conseil portuaire.

Sur les APIT, les AOT dans la zone des 50 pas sont délivrées par l'Etat, ou les communes lorsque la gestion des 50 pas leur a été confiée par convention. Pour installer des équipements, l'ex-Conseil général sollicitait ainsi une AOT à l'Etat.

Les APIT en Martinique sont les suivants :

- APIT de Fond Lahayé – Schœlcher ;
- APIT de l'Anse Dufour ;
- APIT de Basse Pointe ;
- APIT de Canal Cocotte – Ducos ;

- APIT de Marigot ;
- APIT de la Duprey – Le Marin ;
- APIT de la Chameuse – Le Prêcheur ;
- APIT de Poirier – Rivière Pilote ;
- APIT du Robert ;
- APIT de Saint-Pierre ;
- APIT du bourg de Sainte-Anne ;
- APIT de Cap Chevalier – Sainte-Anne ;
- APIT de Trois-Rivières – Sainte-Luce ;
- APIT de Sainte-Marie ;
- APIT de Tartane et point de vente de la Crique – Trinité
- le « port » de Taupinière – Le Diamant.

Les autres sites de débarquement équipés sont :

- Bellefontaine ;
- Le bourg des Anses d'Arlet ;
- La Cherry – Le Diamant ;
- Dostaly – Le François ;
- Grande Anse – Anses d'Arlet ;
- L'Anse à l'Ane – Les Trois Ilets.

Les ports de plaisance en Martinique sont au nombre de 5 :

- La marina de l'Etang Z'abricot (AP¹ : CACEM et AIPPP² : CACEM) ;
- La marina du Marin (AP : commune du Marin et AIPPP : commune du Marin) ;
- La marina de la Pointe du Bout – Les Trois Ilets (AP : Trois Ilets et AIPPP : Trois Ilets) ;
- La marina Jennifer Evasion – Le Robert (AP : commune du Robert et AIPPP : commune du Robert) ;
- La marina du François (AP : commune du François et AIPPP : commune du François).

A ceux-ci s'ajoutent **des sites de plaisance inclus dans le périmètre du Grand port maritime de la Martinique (GPMM) :**

- Le Martinique Yacht Club (AP : GPMM et AIPPP : GPMM) ;
- Le site de Carenantilles – baie des Tourelles (AP : GPMM et AIPPP : GPMM).

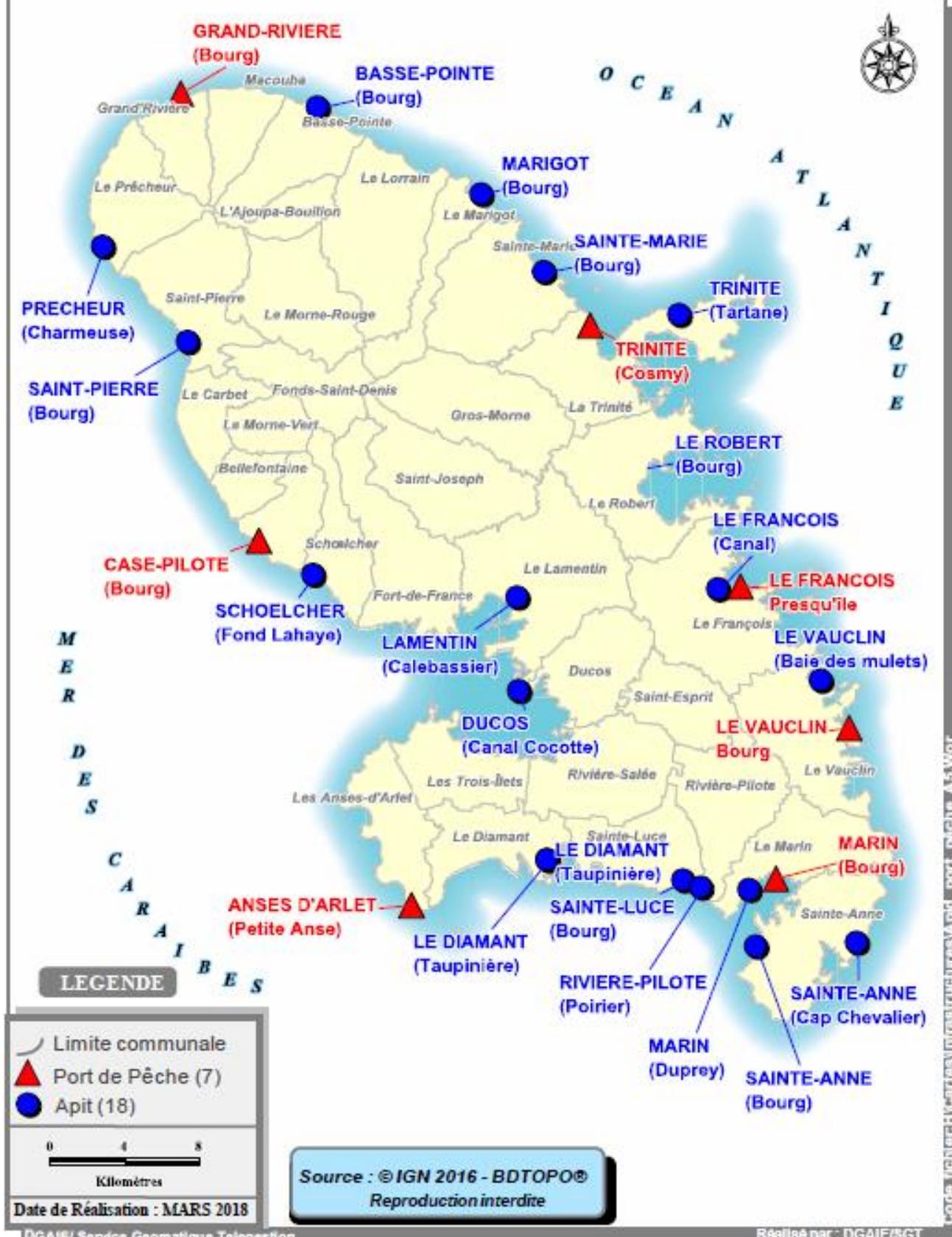
Enfin **des sites accueillent des navires de plaisance sans être des ports :**

- Le centre nautique de Poirier- Rivière Pilote ;
- Port Cohé – Le Lamentin ;
- Canal de Ducos.

¹ AP : Autorité portuaire.

² Autorité investie du pouvoir de police portuaire.

PORT DE PÊCHE ET APIT (AMÉNAGEMENT POUR LA PÊCHE D'INTÉRÊT TERRITORIAL)



Le SAR³ de la Martinique a été approuvé par décret du 23 décembre 1998, modifié par décret du 20 octobre 2005. La collectivité territoriale de Martinique souhaite substituer au schéma d'aménagement régional actuel qui ne répond plus au besoin des Martiniquais un plan d'aménagement et du développement durable de la Martinique (PADDMA). Le PADDMA viserait à reprendre les grandes lignes des outils et habilitations de schéma d'aménagement régional. Doté d'une portée normative, cet outil aurait vocation à compiler et afficher dans un document unique les orientations stratégiques dans les domaines de gestion de l'énergie, des déchets, de l'assainissement, de protection de la ressource en eau et de la biodiversité, et du développement de l'économie circulaire.

→ Les ports militaires

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

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

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

³ **Le Schéma d'Aménagement Régional** est un document propre aux outre-mer « qui fixe les orientations fondamentales en matière de développement, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement » (article 3 de la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion). Aussi, il s'agit bien de l'outil principal de planification de l'aménagement du territoire. Il identifie les espaces à protéger, à mettre en valeur et à réserver en vue du développement urbain et économique, et détermine la destination des différentes parties du territoire (espace urbains, activités économiques, infrastructures ...). Il intègre notamment le Schéma de Mise en Valeur de la Mer et vaut Schéma Régional de Cohérence Ecologique. S'agissant des règles d'urbanisme, il encadre les SCOT et les PLU.

LES ZONES INTERDITES À LA PÊCHE EN MARTINIQUE

LA PÊCHE EN DEHORS DES ZONES INTERDITES EST RÉGLEMENTÉE !

Espèces, périodes de l'année, tailles minimales, marquages, techniques de pêche...

Pour plus d'informations : www.dm.martinique.developpement-durable.gouv.fr

Réserve naturelle régionale du Prêcheur
Pêche professionnelle et de plaisance réglementées selon le type de zone (voir au dos).
Chasse sous-marine interdite

ZNR
ZPR
ZPE
ZNR
ZPR

Zones contaminées par la chlordécone
Pêche de toute espèce marine interdite

Cantonnement de pêche de la Baie du Trésor
Pêche de toute espèce marine interdite

Zone contaminée par la chlordécone
Pêche de toute langouste (blanche et brésilienne) interdite

Zone d'activités sous-marines du Pothuau et sentier sous-marin des Raisiniers
Pêche de toute espèce marine interdite

Zone d'activités sous-marines des îlets du François
Pêche de toute espèce marine interdite

Cantonnements de pêche de Case Pilote et de l'îlet à Ramier
Pêche de toute espèce marine interdite

Zone contaminée par la chlordécone
Pêche de toute espèce marine interdite

Réserve naturelle nationale des îlets de St-Anne
Pêche de toute espèce marine interdite dans une zone de 100 mètres autour des îlets



Sources des données :
DM Martinique, DEAL Martinique,
Observatoire de l'Eau

Système de coordonnées :
Géographiques WGS84

Réalisation : DM Martinique – Mai 2018

5. LES AIRES MARINES PROTÉGÉES

Une AMP est un espace délimité en mer au sein duquel un objectif de protection de la nature à long terme a été défini, objectif pour lequel un certain nombre de mesures de gestion sont mises en œuvre (suivi scientifique, protection du domaine public maritime, gestion d'activités, sensibilisation, mais aussi surveillance).

Le code de l'environnement national prévoit 15 catégories d'AMP. Ces réglementations s'appliquent dans les eaux sous juridiction de métropole et des DOM.

Les AMP sont reconnues comme des zones majeures pour la biodiversité et la gestion des usages. Elles présentent des enjeux d'amélioration des connaissances scientifiques disponibles, de protection du milieu marin et de suivi des actions engagées pour ce faire. A noter que la constitution d'AMP n'implique pas systématiquement la création de nouvelles réglementations propres.

Aux Antilles, les aires marines protégées (AMP) recouvrent la presque totalité de la superficie des eaux sous juridiction française. On compte :

- le parc naturel marin de Martinique ;
- un parc national avec une aire adjacente maritime : le Parc National de Guadeloupe (PNG) ;
- des arrêtés préfectoraux de protection du biotope (l'îlet du Loup Garou en Martinique pour protéger les sites de nidification aviaires, la plage de Grande-Anse de Trois-Rivières, plusieurs zones de Terre-de-Haut et le littoral de Folle-Anse à Marie-Galante pour la Guadeloupe) ;
- des réserves naturelles nationales (cinq aux Antilles : îlets de Sainte Anne, Saint-Barthélemy, Petite-Terre, Saint-Martin, la Désirade) comprenant des zones marines, sauf les RNN de Sainte-Anne et de la Désirade, qui recouvrent des îlets et zones côtières. Traditionnellement confiée à des associations, la gestion de la RNN de Saint-Barthélemy est désormais confiée à des agents territoriaux disposant de pouvoirs de police et celle de la Désirade et de Petite-Terre est partagée entre l'ONF et l'association TiTè ;
- des réserves naturelles régionales en mer (ex : RNR du Prêcheur en Martinique – voir carte p.16) ;
- le domaine public maritime du Conservatoire du littoral : 1 800 hectares ont été acquis par le Conservatoire du littoral en Martinique et plus de 5 000 hectares en Guadeloupe, mais sans que les acquisitions puissent être qualifiées d'AMP (ces acquisitions sont purement côtières) ;
- des espaces internationalement reconnus *sui generis* (étangs lagunaires de Saint-Martin et Agoa au sens du protocole SPAW de la convention de Carthagène, une zone au sein du PNG au sens de la convention de RAMSAR sur les zones humides et une autre au titre du programme Man & Biosphère de l'UNESCO).

Les parcs naturels marins ont été créés par la loi du 14 avril 2006 dans l'objectif de contribuer à la connaissance et à la protection des milieux marins ainsi qu'au développement durable des activités qui s'y exercent.

Rôle du DDG AEM : « investi du pouvoir de police générale, [le DDG AEM a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment en ce qui concerne [...] la protection de l'environnement » (décret n° 2004-112 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer, complété par le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer).

Par ailleurs, « le représentant de l'État dans la région, le représentant de l'État dans le département et le DDG AEM veillent à la cohérence et à la complémentarité des actions de l'agence française pour la

biodiversité, avec celles conduites par les administrations et les autres établissements publics de l'État, notamment à l'égard des collectivités territoriales » (article L. 131-8 du code de l'environnement).

Les aires marines protégées sont constituées en réseau, qui, depuis le 1^{er} janvier 2017, est animé par **l'Agence française pour la biodiversité**. Établissement public créé par décret en application de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, l'Agence française pour la biodiversité contribue à la participation de la France à la constitution et à la gestion des aires marines protégées, décidées au niveau international.

La création de l'AFB a été actée par la loi 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

L'AFB est un établissement public du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES). Elle exerce des missions d'appui à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de la connaissance, la préservation, la gestion et la restauration de la biodiversité des milieux terrestres, aquatiques et marins. Elle vient en appui aux acteurs publics mais travaille également en partenariat étroit avec les acteurs socio-économiques. Elle a aussi vocation à aller à la rencontre du public pour mobiliser les citoyens en faveur de la biodiversité. Elle participe à la mise en œuvre de politiques nationales et de coordination technique autour de la connaissance :

- dans les milieux aquatiques, elle assure un rôle de pilotage du système d'information sur l'eau, les milieux aquatiques, leurs usages et les services publics d'eau et d'assainissement. Elle anime également la production et la collecte des données, y participe et les rend accessibles.
- dans le milieu marin, l'Agence participe à l'acquisition de connaissances sur le milieu marin, aux suivis et diagnostics des eaux françaises et des aires marines protégées. Elle est chargée de la mise en place du système d'information sur les milieux marins.
- en matière d'espaces protégés, elle gère notamment le parc naturel marin de Martinique et le sanctuaire de mammifères marins Agoa aux Antilles.

Sites internet utiles :

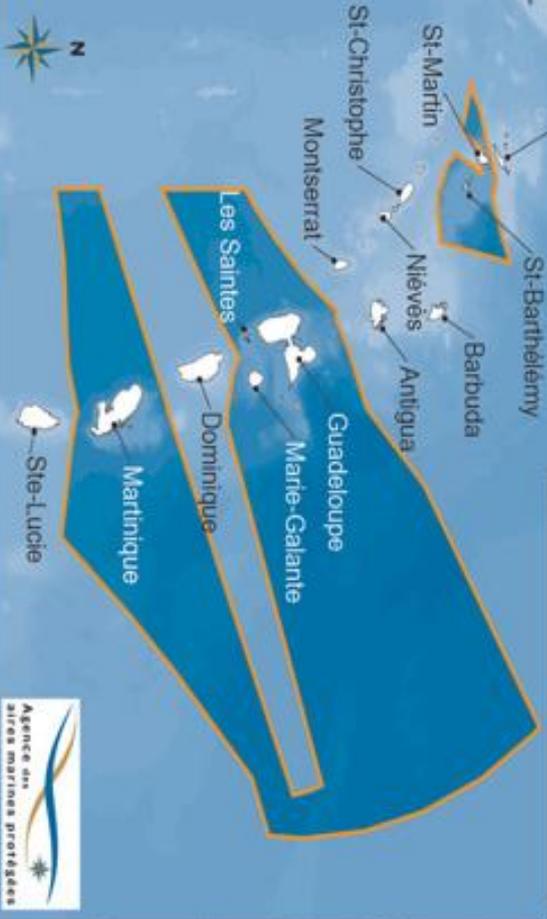
- www.aires-marines.fr
- www.afbiodiversite.fr
- www.martinique.developpement-durable.gouv.fr
- www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr
- www.guadeloupe-parcnational.fr
- www.aires-marins/parc-naturel-marin-de-martinique.fr
- www.reserves-naturelles.org/saint-barthelemy.fr
- www.reservenaturelle-saint-martin.com
- www.reservesdesiradepetiteterre.com

Un parc de 116 000 hectares

LE ZNAC NATIONAL DE LA GUADELLOUPE

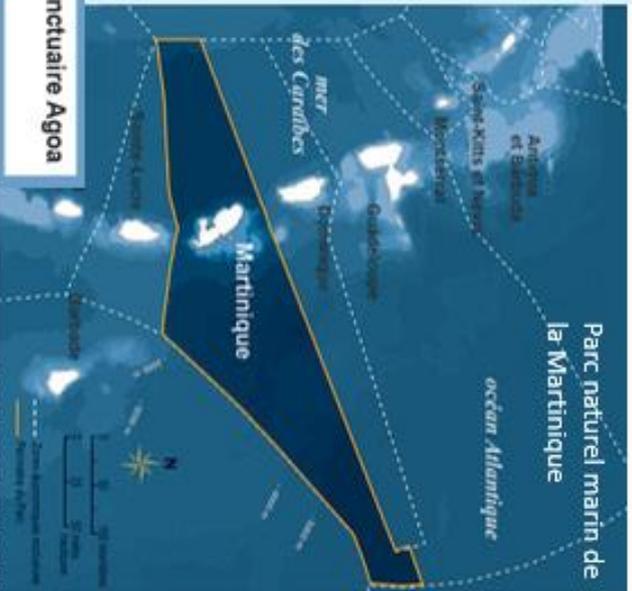


Périmètre du sanctuaire Agoo (138 000 km²)

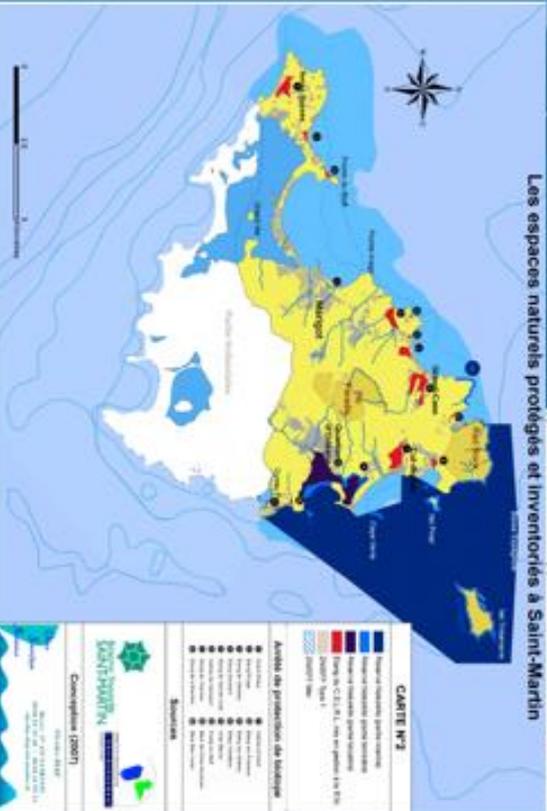


Agence des sites marins protégés

Parc naturel marin de la Martinique

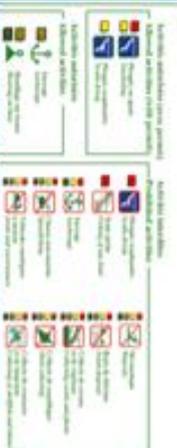


Les espaces naturels protégés et inventoriés à Saint-Martin



Réserve Naturelle
SAINT-BARTHELEMY

LES LIMITES DE LA RESERVE/NATURELLE LIMITES
Décret ministériel n° 96.855 du 18 octobre 1996



CARTE N°1

LES ESPACES NATURELS PROTÉGÉS ET INVENTORIÉS À SAINT-MARTIN

	Natura 2000 sites
	National Natural Reserves
	Regional Natural Reserves
	Departmental Natural Reserves
	Municipal Natural Reserves
	Inventoried Natural Spaces
	Other Protected Areas

Annexe de protection de la biodiversité

	Natura 2000 sites
	National Natural Reserves
	Regional Natural Reserves
	Departmental Natural Reserves
	Municipal Natural Reserves
	Inventoried Natural Spaces
	Other Protected Areas

Source

Agences des sites marins protégés

Cartographie (2007)

6. LA GOUVERNANCE

➔ LE CONSEIL MARITIME ULTRA-MARIN POUR LE BASSIN ANTILLES

La stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) – prévue par décret dès 2012 et adoptée en février 2017 – se décline en outre-mer par des documents stratégiques de bassin maritime (DSB). La gouvernance de chacun de ces bassins est assurée par un conseil maritime ultramarin.

Quatre bassins maritimes ont été créés, dont « le bassin Antilles », correspondant aux littoraux et aux eaux sous souveraineté ou juridiction françaises bordant la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin et Saint-Barthélemy (article R219-1-15 du Code de l'environnement).

La **présidence de ce Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles (CMUBA)** est assurée « conjointement par les préfets de la Martinique et de la Guadeloupe, ou leurs représentants. Le préfet délégué pour Saint-Martin et Saint-Barthélemy, ou son représentant, est de droit vice-président du conseil » (article R219-1-17 du Code de l'environnement).

Le CMUBA, dont la composition a été prise par arrêté inter préfectoral le 24 février 2016, modifié le 15 janvier 2018, comprend **80 membres, répartis en 6 collèges** :

- représentants de l'État et de ses établissements publics,
- représentants des collectivités territoriales et leurs groupements,
- représentants des activités professionnelles et des entreprises,
- représentants des organisations syndicales de salariés dont les activités ont un lien direct avec l'exploitation ou l'usage de la mer et du littoral,
- représentants des associations et fondations de protection de l'environnement littoral ou marin, ou d'usagers de la mer et du littoral,
- personnes qualifiées.

Le Conseil maritime :

- **élabore le Document stratégique de bassin** (comprenant un état des lieux et des axes stratégiques), qui doit préciser et compléter les orientations de la SNML au regard de ses enjeux économiques, sociaux et écologiques propres ;
- **émet des recommandations** sur tous les sujets relevant de la mer et du littoral. Il peut être saisi pour avis de toute question intéressant ces sujets.

Son secrétariat est assuré par les Directions de la mer de la Martinique et de la Guadeloupe. Plusieurs séances plénières et autres réunions de travail se sont tenues depuis la 1^{ère} séance d'installation, réunie en mars 2016 en Martinique en présence du Secrétaire général à la mer.

En tout état de cause, cette gouvernance de la mer et du littoral, à une échelle supra-régionale, est tout à fait nouvelle et doit permettre de porter l'ambition de la France en matière de politique maritime intégrée outre-mer.

➔ LA CONFÉRENCE MARITIME RÉGIONALE (CMR)

Le décret n° 2005-1514 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer dispose dans son article 6 qu'une conférence maritime « assiste le DDG et le commandant de zone maritime (CZM). Placée **sous la présidence du délégué du Gouvernement et la vice-présidence du CZM**, la CMR est constituée des chefs des services des administrations de l'État dotées d'attributions en mer ou sur le littoral. Des représentants

des collectivités territoriales, ainsi que des chefs des services territoriaux peuvent y être conviés en fonction de l'ordre du jour.

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

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

PARTIE 2 : Acteurs publics

1. LES AUTORITÉS

LE MAIRE

Le pouvoir de police administrative générale

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

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

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

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

Le pouvoir de police administrative spéciale

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

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

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

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

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

LE DELEGUE DU GOUVERNEMENT POUR L'ACTION DE L'ETAT EN MER

Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG AEM) est le représentant de l'Etat en mer. Ses prérogatives et le cadre de son action sont déterminés par les dispositions du décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer, modifié par le décret n° 2013-136 du 13 février 2013 relatif à la zone de compétence des représentants de l'Etat en mer. **Pour l'exercice de ses responsabilités et la coordination des moyens des administrations, le DDG AEM est assisté du commandant de zone maritime (CZM) qui est l'officier de marine le plus gradé de la zone maritime. Aux Antilles le commandant de zone maritime est l'amiral commandant les forces armées aux Antilles.**

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

Le DDG AEM aux Antilles est compétent :

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

- **en mer :**
 - autour de la Martinique ;
 - autour de la Guadeloupe ;
 - autour de Saint-Martin et Saint-Barthélemy.

Le DDG AEM et le commandant de zone maritime disposent de trois centres opérationnels permanents à vocation maritime : le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (**CROSS**), le centre opérationnel des douanes (**COD**) et le centre opérations des forces armées (**CENTOPS FAA**), qui assurent des missions interministérielles.

Les compétences du DDG AEM relèvent notamment :

- **du pouvoir réglementaire :**
 - prise d'arrêtés préfectoraux applicables dans sa zone de responsabilité ;
 - consultation pour avis, avis conforme (art. R. 2124-56 du code général de la propriété des personnes publiques), au cours des procédures administratives d'instruction de dossiers concernant la mer tels que le rejet de déblais de dragage portuaire en mer, la modification des zones de pilotage portuaires, la pose de câbles sous-marins dans les eaux sous-juridictions, la réalisation de campagnes recherches scientifiques, etc ;

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

Le DDG AEM et le CZM coordonnent 45 missions couvertes par 10 domaines d'intervention. Ces missions sont définies par l'arrêté du 22 mars 2007 :

1 – SOUVERAINETE ET PROTECTION DES INTERETS NATIONAUX :

- Surveillance des approches maritimes, protection du trafic maritime, police du passage inoffensif, police du pavillon, contrôle du pavillon, police des stations radioélectriques.

2 – SAUVEGARDE DES PERSONNES ET SAUVEGARDE DES BIENS :

- Sauvetage, assistance médicale, protection des épaves maritimes.

3 – SECURITE MARITIME :

- Intervention sur les navires en difficulté, météorologie maritime, information nautique assurée par le SHOM, surveillance et police de la navigation, signalisation maritime, police de la sécurité des navires, inspection de la sécurité des navires en mer, déminage.

4 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT :

- Lutte contre la pollution accidentelle, lutte contre les rejets volontaires des navires, lutte contre la pollution liée à l'exploitation du fond de la mer, lutte contre la pollution par les opérations d'immersion.

5 – GESTION DES ESPACES PROTEGEES :

- Protection des aires marines protégées, protection des zones maritimes particulièrement vulnérables, protection des espèces marines.

6 – SURETE MARITIME :

- Contrôle, application du code ISPS (International Ship and Port Facility Security) ;
- Lutte contre le terrorisme en mer, sûreté des navires, maintien de l'ordre public en mer.

7 – CONTROLE SANITAIRE ET CONDITIONS DE TRAVAIL EN MER :

- Contrôle sanitaire, police sanitaire, inspection du travail maritime, lutte contre le travail illégal.

8 – GESTION DU PATRIMOINE MARIN ET DES RESSOURCES PUBLIQUES MARINES :

- Gestion du domaine public maritime, gestion des autres espaces sous juridiction, gestion des ressources vivantes de la mer, police des pêches maritimes, police de la chasse en mer, gestion des exploitations des cultures marines, gestion des ressources énergétiques et minérales, contrôle et surveillance des travaux dans les fonds marins, protection des biens culturels maritimes, missions scientifiques en mer.

9 – POLICE DOUANIERE, FISCALE ET ECONOMIQUE.

10 – LUTTE CONTRE LES ACTIVITES MARITIMES ILLICITES :

- Lutte contre la contrebande maritime, lutte contre le trafic des produits stupéfiants, lutte contre les trafics d'armes, lutte contre l'immigration illégale.

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

LE PRÉFET

Représentant de l'État, le préfet est investi d'une compétence de police administrative générale dans sa circonscription. Il est garant de l'action de l'État, dans sa circonscription.

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

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

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

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

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

Par ailleurs, auprès de chaque préfet est placé le **service interministériel de la défense et de la protection civile (S.I.D.P.C.)**. Ce service a été créé par l'article 8 du décret du 20 avril 1983, modifié par la loi n° 2004-811 du 13 août 2004, de modernisation de la sécurité civile.

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

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

Chacun des préfets de la Martinique et de la Guadeloupe assure aussi un rôle de coordination et d'impulsion des politiques nationales et européennes, notamment en matière d'aménagement du territoire et de développement économique et social. Enfin, désigné par l'article R. 911-3 du code rural et de la pêche maritime, chacun d'entre est aussi responsable de la police des pêches.

LE PRÉFET DE ZONE DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ

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

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

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

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

Aux Antilles, le préfet de zone de défense et de sécurité est le préfet de la Martinique.

LE SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA MER (SG MER)

Créé par le décret du 22 novembre 1995, le SG Mer, placé auprès du Premier ministre, **assure la cohérence**

des décisions gouvernementales dans le domaine maritime qui voit l'intervention d'une quinzaine de départements ministériels. Il exerce une mission de contrôle, d'évaluation et de prospective en matière de politique maritime et veille à l'étroite concertation entre élus et professionnels concernés, s'agissant de la politique maritime gouvernementale.

Le SG Mer anime et pilote l'action des préfets maritimes et délégués du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.

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

La fonction garde-côtes :

La fonction garde-côtes a pour but d'améliorer la cohérence de l'action des administrations maritimes et d'offrir une meilleure visibilité à l'international dans un domaine, la mer, où l'on ne peut agir en se cantonnant aux limites des responsabilités des différentes administrations. Elle est dotée d'un comité directeur et d'un centre de tenue de situation maritime.

Un comité directeur constitué des directeurs des administrations agissant en mer et présidé par le SG Mer, prépare et met en œuvre les décisions du Gouvernement concernant la fonction garde-côte : priorités d'action, schéma directeur des moyens, mutualisation des moyens, coopération internationale, formation.

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

LE CENTRE RÉGIONAL OPÉRATIONNEL DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE ANTILLES-GUYANE (CROSS AG)

Le CROSS, service du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES), relève organiquement de la direction de la mer de Martinique, mais répond fonctionnellement directement du DDG AEM. Il assure une mission générale de sécurité maritime dans le cadre de l'action de l'État en mer. Il existe un unique CROSS pour les zones maritimes Antilles et Guyane. Ce CROSS AG est situé à Fort-de-France.

Il assure les missions suivantes :

- la coordination de la recherche et du sauvetage en mer, sous l'autorité du DDG AEM ;
- la surveillance et la régulation de la navigation maritime ;
- la surveillance des pollutions marines ;
- la diffusion du renseignement de sécurité maritime, des informations nautiques et météorologiques aux navigateurs ;
- la surveillance du milieu marin.

La surveillance de la police des pêches maritimes est assurée depuis un seul centre : le Centre National de la Surveillance des Pêches (CNSP), installé au CROSS Étrel (département du Morbihan).

Pour contacter le CROSS AG, il faut composer le numéro d'urgence : 196.

LE CENTRE DES OPÉRATIONS DES FORCES ARMÉES AUX ANTILLES (CENTOPS FAA)

Le CENTOPS, unité des FAA, assure le contrôle opérationnel pour le compte du Commandant de zone maritime (CZM). Il existe aux Antilles un unique centre des opérations militaire, situé à Fort-de-France sur le Morne Desaix à proximité de l'Etat-major interarmées.

Il assure les missions suivantes :

- la surveillance des espaces maritimes, concurremment avec les administrations de l'Etat chargées de responsabilités particulières ;
- l'information des autorités exerçant des responsabilités de défense et, s'il y a lieu, le soutien opérationnel ou logistique des opérations conduites par ces autorités ;
- la surveillance et la signalisation des mouvements des forces navales et des navires français et étrangers, la police du pavillon et, lorsqu'il est mis en œuvre, le contrôle naval ;
- la diffusion d'informations nécessaires à la navigation, conformément aux instructions en vigueur ;
- l'organisation et la conduite des opérations de lutte anti-pollution en mer placées sous la direction du DDG AEM ;
- l'organisation et la conduite des opérations de lutte contre les activités illicites, et notamment le narcotrafic lorsque les moyens de la marine nationale sont engagés.

LE CENTRE DES OPÉRATIONS DOUANIÈRES (COD)

La Direction Garde Côtes des Douanes - DRGC AG - est située à Fort-de-France. Sa zone de responsabilité couvre la Martinique, la Guadeloupe, Saint Martin et la Guyane.

Le Centre Opérations Douane - COD - de la DRGC a pour mission principale d'orienter les contrôles de la DRGC et de coordonner les opérations aéronavales. Ces opérations consistent essentiellement dans la lutte contre les trafics de stupéfiants aux Antilles et dans la Police de Pêches en Guyane, en coordination avec les acteurs de l'AEM. La douane contribue par ailleurs à l'exécution de toutes les autres missions relevant de l'AEM. La Direction Garde-Côtes Antilles Guyane est équipée de moyens aéronaval (vedettes semi hauturières, vedettes de surveillance rapides, hélicoptères et avions) et de 140 personnels spécialisés environ sur ces moyens, ainsi que des personnels spécialisés en renseignement, dans le domaine juridique, et dans la conception et la conduite des opérations. La DRGC AG coopère au quotidien avec tous les organismes nationaux et internationaux susceptibles de lutter contre la fraude et les trafics.

LE CENTRE D'APPUI POUR LE CONTRÔLE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

Le Centre d'appui pour le contrôle de l'environnement marin (CACEM), installé au CROSS Étrel, coordonne l'action de l'ensemble des unités de contrôle de l'État dans le domaine environnemental. L'action permanente de ses services spécialisés, fonctionnant H 24, permet d'optimiser l'emploi des moyens, et de s'inscrire pleinement dans les engagements nationaux et européens de renforcement des actions de contrôle et de régulation des usages d'un milieu marin.

Le **CACEM** a, quant à lui, pour mission d'appuyer la conduite des missions prévues au titre des plans de contrôle en veillant notamment :

- à la mise à jour de la documentation de référence,
- à la cohérence des approches,
- à la centralisation ainsi qu'au traitement des données issues des contrôles ;

- à la constitution d'outils permettant de tenir à jour une situation des autorisations administratives délivrées et des enjeux en terme de contrôle.

3. LES ADMINISTRATIONS PARTICIPANT À L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

LA MARINE NATIONALE

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

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

Aux Antilles, la marine nationale est représentée par deux frégates de surveillance (« Ventôse » et « Germinal »), un remorqueur portuaire côtier (« Maïto ») - d'autres moyens modernes viendront prochainement compléter ces moyens – ainsi que par plusieurs aéronefs. Les moyens nautiques sont tous regroupés au sein de la base navale de Fort-de-France.

LA GENDARMERIE MARITIME

La gendarmerie maritime est une formation spécialisée de la gendarmerie nationale. Elle est placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine nationale. Outre l'ensemble des missions traditionnelles de la gendarmerie, elle participe aux missions de l'action de l'État en mer sous la coordination du DDG AEM ainsi qu'à la défense maritime du territoire. Aux Antilles, ces missions sont assurées par le patrouilleur « La Violette », basée à Pointe-à-Pitre.

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

Ses missions sont classées en deux grandes catégories :

Activités de police générale à terre et en mer :

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

Activités de défense nationale :

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

LES DOUANES

L'administration des douanes participe à la protection et la sauvegarde du territoire français et de l'Union européenne par le contrôle des flux de marchandises, des flux monétaires et des flux de personnes. L'administration des douanes assure deux types de missions maritimes principales.

Les missions historiques ou « de cœur de métier » sont :

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

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

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

LA DIRECTION DE LA MER

Les Directions de la mer (DM) de Guadeloupe et de Martinique dépendent du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES).

Sous la coordination du DDG AEM et du préfet de région, les affaires maritimes disposent de moyens nautiques légers regroupés dans les Unités littorales des affaires maritimes (ULAM).

En Martinique, une nouvelle organisation de la Direction de la mer est en place depuis 2018 avec :

- **un « département du développement durable marin » ;**
- **un « département de la Garde-côte ».**

Elles disposent des services interrégionaux suivants :

- **le centre de sécurité des navires (CSN)**, service spécialisé en matière de sécurité des navires. Il est l'interlocuteur privilégié des armateurs et équipages des navires professionnels et des chantiers navals lors de la mise en service et des visites périodiques des navires, ou en cas

de modification de ceux-ci. Pour la zone maritime Antilles-Guyane, il existe un CSN basé à Fort-de-France ;

- **le CROSS AG**, chargé d'une mission générale de surveillance de la navigation et de sauvetage en mer, est compétent pour les zones maritimes Antilles et Guyane ;
- **les services de santé des gens de mer.**

Par ailleurs, sous la coordination du DDG AEM et du préfet de région, chacune des Directions de la mer dispose :

- **de moyens nautiques légers regroupés dans les Unités littorales des affaires maritimes (ULAM) ;**
- **d'un service de santé des gens de mer ;**
- **d'un services gens de mer, navires et développement durable des activités maritimes ;**
- **d'une mission chargée de la coordination des politiques publiques maritimes ;**
- **d'un service Action Interministérielle de l'État et de la Sécurité en Mer ;**
- **d'une subdivision des phares et balises ;**
- **d'un centre POLMAR Terre.**

Une monographie des activités maritimes est recensée sous ce lien : <http://www.dm.martinique.developpement-durable.gouv.fr/monographie-maritime-de-la-martinique-2017-2018-a227.html>

Services déconcentrés de l'Etat, les Directions de la mer (de la Martinique et de la Guadeloupe) exercent les missions suivantes :

- coordination des politiques publiques maritimes et notamment environnementales (protection du milieu marin) ;
- mise en œuvre territoriale de la stratégie nationale pour la mer et le littoral ;
- mise en œuvre de la réglementation des pêches maritimes professionnelles et de loisirs et contrôle des activités de pêche, traitement des procédures administratives et judiciaires associées en lien avec les parquets locaux et le tribunal maritime de Cayenne ;
- élaboration et animation du plan annuel régional de contrôle des pêches et de l'environnement marin après validation du DDG AEM ;
- vérification de la conformité des navires avec la réglementation relative à la sécurité et la sûreté maritimes (délivrance et renouvellement des titres de sécurité des navires français, inspection des navires français et étrangers...) ;
- protection et santé des gens de mer ;
- surveillance de la navigation, recherche et sauvetage des personnes en mer, surveillance et lutte contre les pollutions marines, diffusion de l'information météorologique marine... ;
- signalisation maritime et balisage ;
- gestion et mise à disposition du stock POLMAR terre, réalisation et essai des plans de pose ;
- délivrance et renouvellement des titres de formation professionnelle maritime ;
- instruction des demandes de subventions de la filière pêche ;
- suivi de l'aptitude physique des marins professionnels ;
- tutelle des lycées professionnels maritimes ;
- immatriculation des navires (professionnels et de plaisance) ;
- gestion des formateurs et des établissements d'enseignement de la conduite des bateaux de plaisance à moteur ;

- délivrance des permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur ;
- surveillance de la mise sur le marché des navires de plaisance et matériel nautiques ;
- instruction des déclarations de manifestations nautiques ;
- gestion du Domaine Public Maritime pour les projets à vocation maritime et les projets de cultures marines.

LA DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DEAL)

Selon les dispositions du décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, cette direction est créée par fusion :

- de la direction départementale de l'équipement, à l'exclusion des parties de services chargés de la signalisation maritime et de la gestion des centres de stockage POLMAR ;
- de la direction régionale de l'environnement ;
- des services ou parties de services de la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, à l'exclusion de ceux chargés des missions de développement industriel et de métrologie ;
- des parties de services de la direction de l'agriculture et de la forêt chargés de la chasse, de la pêche et de la police de l'eau.

Service déconcentré du ministère de la transition écologique et solidaire sous l'autorité du préfet de région, cette direction :

- est porteuse de la **transition énergétique** pour la croissance verte ;
- est porteuse du **plan de relance du bâtiment** et de la construction ;
- promeut le **développement soutenable** du territoire ;
- promeut la **desserte des territoires** et la **mobilité durable** ;
- œuvre à l'amélioration du **cadre de vie** des habitants du territoire ;
- veille à la **sécurité des territoires** face aux risques technologiques et aux risques naturels ;
- veille à la **préservation de l'environnement**, de la **biodiversité** et de la **qualité de la ressource en eau** ;
- contribue à la **préservation** et à la **valorisation** des paysages et des sites ;
- assure la **régulation** et le **contrôle** des transports routiers et veille à la sécurité des véhicules.

LA SÉCURITÉ CIVILE

La Sécurité civile, administration placée auprès du ministère de l'Intérieur, participe à l'action de l'État en mer, principalement pour des opérations de sauvetage et de secours, par le biais de son « groupement d'hélicoptères ».

« **Dragon** » est l'indicatif opérationnel radiophonique de tous les hélicoptères du Groupement des Hélicoptères de la Sécurité Civile.

Pour les distinguer, on ajoute à cet indicatif le numéro correspondant au département d'implantation de la base d'affectation (« Dragon 972 » pour la Martinique et « Dragon 971 » pour la Guadeloupe).

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

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

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

LA GENDARMERIE NATIONALE

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

Sous l'autorité du commandant de groupement de gendarmerie départementale, les brigades nautiques côtières concourent à l'AEM.

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

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

LE SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS (SDIS)

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

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

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

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

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

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

En dehors de ce cadre conventionnel, le SDIS n'est pas habilité à intervenir en mer (hors cas de police des baignades et sports nautiques), sauf s'il est engagé sous la coordination du CROSS AG (recherches subaquatiques, présence d'un SH dans Dragon...).

LA POLICE NATIONALE

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

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)

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

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

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

PARTIE3 :

Fiches

**CHAPITRE 1 : ACTIVITÉS AÉRIENNES,
BALNÉAIRES, NAUTIQUES ET
MANIFESTATIONS SPORTIVES**

1.1 La baignade

<p>Principe</p>	<p>Titulaire de la police administrative spéciale de la baignade et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage, jusqu'à la limite de la bande littorale des 300 mètres, avec des engins de plage et des embarcations mues par propulsion humaine, le maire a l'obligation d'organiser la sécurité des baigneurs et de tout mettre en œuvre afin de PRÉVENIR, INFORMER ET INTERVENIR.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Articles L. 2212-2, L. 2212-3 et L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales. - Articles R. 742-1 et suivants du code de la sécurité intérieure. - Arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation de la bande littorale maritime des 300 mètres.
<p>Procédure</p>	<p>1 - POUVOIR DE RÉGLEMENTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maire, délimite une ou plusieurs zones de baignades surveillées, présentant une sécurité suffisante pour la baignade. - Le maire détermine les périodes de surveillance et prévoit le personnel et les moyens nécessaires. - Le maire fait mettre en place un balisage, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 27 mars 1991. - Le maire peut interdire des zones à la baignade et définir des zones pour l'utilisation des engins de plage, des embarcations mues par propulsion humaine, des planches à voile, des <i>kite-surfs</i>, ou encore des <i>stands up paddle boards</i>. <p>2 - OBLIGATION D'INFORMATION</p> <p>Le maire est tenu d'informer le public sur les conditions de baignade par TOUT moyen de publicité approprié (affichage en mairie, affichage et signalisation sur site), s'agissant :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Des conditions de baignade (zones surveillées, zones non surveillées, zones interdites...); → Des risques inhérents (courants forts, marées, météorologie...); → Des résultats des analyses faisant suite aux contrôles de la qualité de l'eau. <p>3 - MISE EN ŒUVRE</p> <p>Pour les zones de baignades et d'activités nautiques, surveillées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du plan d'eau par la constitution et la mise en place d'un plan de balisage ; - Mise en place d'une surveillance adaptée (maîtres-nageurs sauveteurs, secouristes) ;

- Mise à disponibilité d'embarcations nautiques pour assurer le sauvetage ;
- Mise en fonctionnement d'un matériel de diffusion sonore de l'information et des alertes.

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

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

AU-DELÀ DE LA BANDE DES 300 MÈTRES, IL REVIENT AU DDG AEM DE RÉGLEMENTER LA BAIGNADE ET LES ACTIVITÉS NAUTIQUES.

1.2 Les engins de plage et les engins non immatriculés

<p>Principe</p>	<p>Le maire exerce la police des activités nautiques pratiquées avec des engins de plage et des engins non-immatriculés, dans la bande des 300 mètres à compter de la limite des eaux.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Article L.2213-23 du code général des collectivités territoriales. - Division 240 nouvelle du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié par l'arrêté du 2 décembre 2014 relatif à la sécurité des navires. - Arrêté préfectoral n° 2018-116 du 10 juillet 2018 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Martinique, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin.
<p>Procédure</p>	<p>1 - DÉFINITION</p> <p>Dans le respect des prescriptions générales édictées par le DDG AEM et la réglementation nationale, le maire réglemente, dans la bande des 300 mètres, l'utilisation des aménagements prévus pour les activités nautiques exercées, à partir du rivage avec des engins de plage et des engins nautiques non-immatriculés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ENGINS DE PLAGE <p>Engins de sports de loisirs non motorisés, dont les caractéristiques n'imposent pas leur immatriculation auprès des DM.</p> <p>Sont des engins de plage au sens de l'article 240-1.02 de la nouvelle « Division 240 », des embarcations ou engins possédant les caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les embarcations ou engins de moins de 2,50 m de longueur de coque, à l'exception de celles propulsées par une machine d'une puissance supérieure à 4,5 kW. - Les embarcations ou engins propulsés par l'énergie humaine dont la longueur de coque est inférieure à 3,50 m ou qui ne satisfont pas aux conditions d'étanchéité, de stabilité et de flottabilité de l'article 245-4.02. <ul style="list-style-type: none"> - ENGINS NAUTIQUES NON-IMMATRICULÉS <p>Ils comprennent notamment les planches à pagaies (<i>stand up paddle boards</i>), les <i>kite-surfs</i>.</p> <p>2 - LIMITES DE CIRCULATION (article 240-2.02 de la Division 240 nouvelle)</p> <p>Les engins de plage et les engins non-immatriculés ne peuvent naviguer que de jour.</p>

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

Les planches à voile et planches aéro-tractées (*kite-surfs*) ne peuvent aller au-delà de la limite de 2 milles nautiques d'un abri.

1.3

La réglementation de la vitesse en mer

<p>Principe</p>	<p>Dans le but d'assurer la tranquillité des baigneurs ainsi que la sécurité des nombreuses activités nautiques qui s'exercent sur l'ensemble du littoral de la zone maritime Antilles, le DDG AEM, autorité de police générale, a limité par arrêté préfectoral la vitesse de circulation des navires et des engins nautiques immatriculés.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Décret n° 77-733 du 6 juillet 1977 portant publication de la Convention sur le Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer (Convention RIPAM de Londres du 20 octobre 1972). - Articles L. 5242-1 et L. 5242-2 du code des transports. - Arrêté préfectoral n° 2018-116 du 10 juillet 2018 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Martinique, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin.
<p>Procédure</p>	<p>1 - PRINCIPE GÉNÉRAL</p> <p>En vertu des dispositions de l'article 1 de l'arrêté n° 2013-065-0007, la vitesse de tout navire (à voile ou à moteur) ou engin (immatriculé ou non) est limitée à 5 nœuds (soit environ 9 km/h) dans la bande littorale des 300 mètres à compter de la limite des eaux à l'instant considéré. Cette limitation de la vitesse est GÉNÉRALE et PERMANENTE. Elle n'est pas subordonnée à la présence d'un balisage.</p> <p>2 - RÉGIME DÉROGATOIRE</p> <p>Le DDG AEM ou le maire de la commune littorale, peut déroger à cette limitation de la vitesse générale et permanente. Ils peuvent chacun, dans leurs domaines de compétences, définir des chenaux, des zones où peuvent être pratiquées certaines activités nautiques (pratique du ski nautique, utilisation d'engins de sports nautiques de vitesse, à partir du rivage), dans la bande littorale des 300 mètres. Dans ces chenaux ou zones spécialement affectées à ces activités, la vitesse peut être supérieure à 5 nœuds.</p> <p>La position, le tracé et le balisage des chenaux sont fixés par un arrêté du DDG AEM à la demande des maires des communes intéressées, sur avis conforme de la DM compétente. Les maires y interdisent la baignade et les autres activités nautiques relevant de leur compétence.</p> <p>3 - SANCTIONS</p> <p>À la suite du constat d'un excès de vitesse pouvant constituer un délit au</p>

	<p>sens pénal, le contrevenant s'expose aux poursuites et sanctions mentionnées aux articles L. 5242-2 et suivants du code des transports.</p> <p>Indépendamment de cette sanction pénale, le contrevenant peut également faire l'objet d'une sanction administrative sous la forme d'un retrait temporaire de son titre de conduite d'une durée maximum d'une année (cf. art.6 du décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur). Ce retrait est prononcé par le directeur de la mer du ressort du lieu de l'infraction ou de son représentant.</p>
--	--

1.4

Les véhicules nautiques à moteur (VNM)

<p>Principe</p>	<p>Les Véhicules Nautiques à Moteurs sont des engins nautiques, obligatoirement immatriculés auprès des services de la DM du ressort de leur port d'attache, dont la circulation, y compris dans la bande littorale des 300 mètres, relève de la compétence du DDG AEM.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié, relatif à la conduite en mer des navires de plaisance. - Arrêté ministériel du 1^{er} juin 2001 modifié, relatif à l'utilisation en mer des navires à moteur. - Arrêté préfectoral n° 2018-116 du 10 juillet 2018 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Martinique, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin. - Division 240 nouvelle du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié par l'arrêté du décembre 2014 relatif à la sécurité des navires.
<p>Procédure</p>	<p>1 - DÉFINITION DES VNM</p> <p>Est un véhicule nautique à moteur (VNM), toute embarcation nautique de longueur de coque inférieure à 4 mètres, équipée d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et conçue pour être manœuvrée par une ou plusieurs personnes assises, debout ou agenouillées sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci. <i>Exemple type : Jet ski.</i></p> <p>2 - RÉGLEMENTATION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les VNM doivent faire l'objet d'une immatriculation auprès des services de la DM territorialement compétente. - Les VNM doivent être approuvés par l'Administration et sont soumis à des règles précises s'agissant de la stabilité et de l'insubmersibilité. - La conduite des VNM est conditionnée à la possession d'un titre de conduite (selon les dispositions du décret n° 2007-1167 précité). <p>3 - RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION DES VNM</p> <p>En raison de leur motorisation, les VNM sont soumis aux règles de navigation suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect du Règlement International de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;

	<ul style="list-style-type: none">- Interdiction de navigation au-delà de la limite de 2 milles nautiques pour les VNM d'une personne maximum, et interdiction de navigation au-delà de la limite de 6 milles nautiques, pour les autres VNM. <p>→ Dans les zones instituées par un plan de balisage :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les VNM ont l'obligation de naviguer à l'intérieur des chenaux ou zones exclusivement réservés à leur usage ;- Toute autre évolution que celle d'une trajectoire parallèle à l'axe du chenal est interdite ;- La vitesse d'évolution des VNM dans les chenaux ou zones réservés à leur usage est limitée à 5 nœuds, sauf dispositions dérogatoires de l'arrêté préfectoral du DDG AEM qui crée le chenal. <p>→ Dans les zones non-instituées par un plan de balisage ou lorsque le plan de balisage n'est pas matérialisé :</p> <p>Les VNM ne sont pas autorisés à évoluer librement dans la bande littorale des 300 mètres : seul leur transit du rivage vers le large (et inversement) est autorisé, par une trajectoire perpendiculaire au rivage, en respectant la limitation de vitesse générale et permanente de 5 nœuds.</p>
--	--

1.5

Les manifestations nautiques

<p>Principe</p>	<p>Par manifestation nautique, il faut entendre toute activité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - exercée dans les eaux maritimes (territoriales et/ou les eaux intérieures) ; - susceptible d'appeler des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs ; - susceptible d'avoir un impact environnemental. <p>Il peut s'agir de régates, de fêtes de la mer, de compétitions sportives etc.</p> <p>Le régime de la manifestation nautique est un régime de type DÉCLARATOIRE. Le DDG AEM peut interdire ou suspendre le déroulement d'une manifestation nautique pour des motifs d'ordre public. Le DDG AEM peut interdire ou suspendre le déroulement d'une manifestation nautique lorsque celle-ci peut porter atteinte à l'environnement.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Arrêté interministériel du 3 mai 1995, modifié par arrêté du 7 décembre 2011 relatif aux manifestations nautiques. - Arrêté préfectoral n° 2018-116 du 10 juillet 2018 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Martinique, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin. - Articles L.411-1 et 2, et R. 414-19 et suivants du code de l'environnement. - Article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales.
<p>Procédure</p>	<p>Pour chaque manifestation nautique, un organisateur UNIQUE doit être dûment identifié. L'organisateur est responsable de la préparation, du déroulement, de la surveillance et de la sécurité de la manifestation.</p> <p>Si la manifestation est susceptible d'impacter des espèces protégées ou leurs habitats, il adresse une demande de dérogation espèce protégée à la DEAL 4 mois avant la date prévue de manifestation.</p> <p>Il adresse la déclaration de manifestation nautique préalable à la DM compétente :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au moins 15 jours avant la date prévue ; - Au moins 2 mois avant, dans le cas des manifestations nécessitant une dérogation aux règlements en vigueur ou des mesures de

police particulières.

L'organisateur doit disposer de moyens nautiques et de communication permettant une surveillance efficace et continue du début à la fin de la manifestation. Les manifestations nautiques doivent être organisées de telle sorte qu'elles soient compatibles avec la sécurité et les intérêts de tous les usagers. L'organisateur doit mettre 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 désigne un point de contact permanent, joignable du début à la fin de la manifestation.

Il doit être en mesure de suspendre ou d'annuler la manifestation si les conditions ne présentent pas toutes les garanties de sécurité souhaitables.

Lorsqu'elles se déroulent à l'intérieur ou à proximité de zones protégées (RNN, PNG), ou si elles sont susceptibles d'impacter des espèces protégées, les manifestations nautiques doivent faire l'objet d'une évaluation d'incidences.

La DM instruit la déclaration et en accuse réception par délégation du DDG AEM.

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

Compte tenu de la localisation de certaines manifestations dans la bande littorale des 300 mètres et de leur nature de loisirs nautiques sans navire immatriculé participant, l'autorisation est de la compétence du maire de la commune où se déroule l'événement (le maire exerçant la police de la baignade et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés).

Par ailleurs, si la tenue d'une manifestation nautique est susceptible d'avoir des impacts non évitables sur des espèces protégées, l'autorisation de la manifestation nécessite l'obtention d'une dérogation à la protection des espèces (cf 2.6).

NB : cas des autorisations de manifestation nautique délivrées pour pratiquer l'approche de mammifères marins → voir rubrique relative à l'observation des mammifères marins.

1.6 Les hydrosurfaces ULM, hydrosurfaces pour hydravions et hélisurfaces

1.6.1. Le cas des hydrosurfaces pour ULM

Principe	<p>Dans ce cadre, « les aéronefs à flots doivent respecter les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures » (décret n° 91-660 du 11 juillet 1991).</p> <p>Les plateformes ULM sont utilisées à titre occasionnel aux Antilles.</p>
Textes de référence	<ul style="list-style-type: none"> - Code de l'aviation civile. - Arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions d'atterrissage et de décollage des aéroplanes ultralégers motorisés (ULM) ailleurs que sur un aérodrome. - Arrêté du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement à l'action de l'Etat en mer n°962243 du 28 octobre 1996 réglementant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés ou U.L.M. peuvent amerrir ou décoller sur les plates-formes maritimes en Martinique et en Guadeloupe.
Responsabilités	<p>L'autorisation de créer une hydrosurface ou une plate-forme ULM en mer relève de la compétence du préfet de la Martinique au titre de ses responsabilités de délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.</p>
Procédures	<p>1 - Création d'une plate-forme pour ULM</p> <p>Zones interdites (sauf dérogation particulière)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ À l'intérieur des agglomérations ; ▪ À l'intérieur des zones situées autour des aérodromes ; ▪ Dans les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense. <p>2 - Utilisation de la plate-forme</p> <p><u>A titre occasionnel et non commercial</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Déclaration préalable auprès du DDG AEM. ▪ Information souhaitable du maire lorsque la plate-forme se trouve à proximité du rivage. <p><u>De manière permanente ou commerciale</u></p> <p>Dans ce cas, une autorisation du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer est nécessaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elle est délivrée par arrêté et l'instruction de la demande est identique à celle des hydrosurfaces. ▪ De même, l'autorisation est précaire et révoquant et ne constitue pas une concession d'occupation du domaine public maritime. <p>Le cas particulier des hélicoptères est régi par l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères. Cet</p>

	arrêté prévoit la possibilité d'utiliser des hélistations ou des hélisurfaces situées sur des navires.
--	--

1.6.2. Le cas des hydrosurfaces pour hydravions

<p>Principe</p>	<p>« Est considéré comme aérodrome, tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs » (L6300-1 du code des transports).</p> <p>Une hydrobase est un plan d'eau spécialement aménagé pour l'amerrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. Les hydravions ainsi que les ULM peuvent décoller ou atterrir en dehors des aérodromes. Ce sont des hydrosurfaces pour les premiers et des plates-formes pour les seconds.</p> <p>Dans ce cadre, « les aéronefs à flots doivent respecter les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures » (décret n° 91-660 du 11 juillet 1991).</p>
<p>Textes de référence</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Code de l'aviation civile. - Arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions d'atterrissage et de décollage des hydravions ailleurs que sur une hydrobase.
<p>Responsabilités</p>	<p>L'autorisation de créer une hydrosurface ou une plate-forme ULM en mer relève de la compétence du préfet de la Martinique au titre de ses responsabilités de délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.</p>
<p>Procédures</p>	<p>1 - Création d'une hydrosurface pour hydravions</p> <p>1.1. <u>Utilisation occasionnelle</u></p> <p>Une hydrosurface créée par arrêté préfectoral ne peut être utilisée qu'à titre occasionnel. Seul un arrêté ministériel (procédure suivie par la DGAC) peut établir une hydrosurface utilisée de manière permanente.</p> <p>1.2. <u>Autorisation préalable du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par arrêté, après avis des administrations (affaires maritimes, douane, district aéronautique, zone aérienne de défense, police aux frontières) et du maire concerné ; ▪ Refus ou autorisation dans un délai de 30 jours (60 jours pour une demande d'utilisation exceptionnelle en zone interdite) ; ▪ Autorisation précaire et révocable qui ne constitue pas une concession d'occupation du domaine public maritime. <p>1.3. <u>Zones interdites (sauf dérogation particulière)</u></p> <p>La création d'une hydrosurface est interdite à l'intérieur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Des limites administratives des ports maritimes ; ▪ Des chenaux d'accès des ports maritimes et dans la bande littorale des 300 mètres ;

- Des dispositifs de séparation de trafic ;
- Des zones aquacoles concédées ;
- Des espaces naturels protégés ;
- Des agglomérations ;
- Des zones situées autour des aérodromes ;
- Des secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense.

2 - Instruction de la demande

Le demandeur adresse par mail (adjoint.aem@outlook.fr) un dossier au bureau action de l'Etat en mer du commandant de la zone maritime comprenant :

- Une note précisant les caractéristiques d'utilisation de l'hydrosurface et indiquant ses dimensions, ses dégagements et les mesures de sécurité prévues ;
- Une carte marine indiquant l'emplacement et les cheminements envisagés.

1.7 Les spectacles pyrotechniques

Principe	Que ce soit à terre ou en mer, l'organisation d'un spectacle pyrotechnique est soumise à une déclaration auprès des autorités municipales et préfectorales concernées.
Cadre juridique	<ul style="list-style-type: none">- Décret n° 2010-455 du 4 mai 2010 relatif à la mise sur le marché et au contrôle des produits explosifs.- Décret n° 2010-580 du 31 mai 2010 relatif à l'acquisition, la détention et l'utilisation des artifices de divertissement et des articles pyrotechniques destinés au théâtre.- Arrêté du 31 mai 2010 pris en application des articles 3, 4 et 6 du décret n° 2010-580 du 31 mai 2010 relatif à l'acquisition, la détention et l'utilisation des artifices de divertissement et des articles pyrotechniques destinés au théâtre.- Arrêté du 25 février 2011 portant modification de l'arrêté du 31 mai 2010 pris en application des articles 3, 4 et 6 du décret n° 2010-580 du 31 mai 2010 relatif à l'acquisition, la détention et l'utilisation des artifices de divertissement et des articles pyrotechniques destinés au théâtre.- Articles L. 557-1 à L. 557-61 et R. 557-6-1 à R. 557-6-15 du code de l'environnement.
Procédure	<p>En matière de produits d'artifices, il existe 4 catégories :</p> <p>Catégorie 1 : artifices de divertissement en vente libre dont les risques sont très faibles et le niveau sonore négligeable, pouvant être utilisés dans des espaces confinés et par les mineurs.</p> <p>Catégorie 2 : artifices de divertissement qui présentent un faible danger et un faible niveau sonore, destinés à être utilisés à l'air libre et dans des zones confinées, vendus uniquement aux personnes majeures.</p> <p>Catégorie 3 : artifices de divertissement qui présentent un danger moyen au niveau sonore non dangereux pour la santé humaine, destinés à être utilisés à l'air libre dans de grands espaces ouverts et par des personnes majeures uniquement.</p> <p>Catégorie 4 : artifices de divertissement qui présentent un danger élevé au niveau sonore non dangereux pour la santé humaine, destinés à être mis en</p>

œuvre uniquement par des personnes ayant des « connaissances particulières » en matière de pyrotechnie.

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

L'organisateur du spectacle pyrotechnique en mer doit :

- Remplir le formulaire de déclaration de spectacle pyrotechnique, téléchargeable sur le site **service-public.fr** ;
- Faire parvenir cette déclaration au maire de la commune concernée, au préfet de département et au DDG AEM où se déroule le spectacle, **au moins 1 MOIS** avant la date prévue pour l'événement ;
- Informer la DM territorialement compétente, au moins 15 jours avant la date prévue pour l'événement ;
- Satisfaire aux exigences du dossier de déclaration et aux règles de sécurité imposées ;
- Prévenir le CROSS AG (196) avant le début et la fin du tir ;
- Respecter une distance de 600 mètres, de part et d'autre, avec un autre pas-de-tir ;
- Assurer la remise en état du plan d'eau à l'issue de la manifestation (ramassage et évacuation des déchets).

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

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

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

1.8 La plongée et la chasse sous-marine

<p>Principe</p>	<p>Le DDG AEM est compétent pour réglementer la pratique de la plongée et la chasse sous-marine.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Code rural et de la pêche maritime. - Code du sport. - Décret n° 77-733 du 06 juillet 1977 portant publication de la Convention sur le Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer (Convention R.I.P.A.M. de Londres du 20 octobre 1972). - Décret n° 90-618 du 11 juillet 1990 modifié relatif à l'exercice de la pêche maritime de loisir. - Arrêté préfectoral n° 2018-116 du 10 juillet 2018 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Martinique, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin.
<p>Procédure</p>	<p>1 - POUR LA PLONGÉE SOUS-MARINE</p> <p>Les plongeurs sous-marins doivent signaler leur présence selon les prescriptions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les navires-supports quels qu'ils soient, doivent arborer le pavillon ALPHA du code international des signaux : pavillon rigide blanc et bleu, d'au moins 1 mètre de hauteur et visible sur tout l'horizon ; - Les plongeurs isolés doivent, quant à eux, se signaler par un pavillon rouge avec une croix de Saint-André blanche (ou une diagonale blanche) ; - La circulation de tout navire, engin flottant, planche à voile et engin à moteur, est interdite dans un rayon de 100 mètres autour d'une marque signalant la présence de plongeurs. <p>2 - POUR LA CHASSE SOUS-MARINE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seule la pêche de loisir en apnée est autorisée. - La chasse sous-marine est interdite entre le coucher et le lever du soleil. - La vente du produit de la chasse sous-marine est interdite. - La chasse sous-marine est interdite aux personnes de moins de 16 ans. - Pour la pratique de la chasse sous-marine, il n'est pas nécessaire de faire une déclaration préalable auprès des services de la DM. Il faut cependant avoir souscrit, en application notamment des articles L 321-1 et suivants du Code du sport un contrat d'assurance en responsabilité civile couvrant la pratique de la pêche sous-marine de loisir. L'attestation d'assurance doit être présentée à toute demande des autorités chargées de la police de cette activité.

1.9 L'écotourisme baleinier

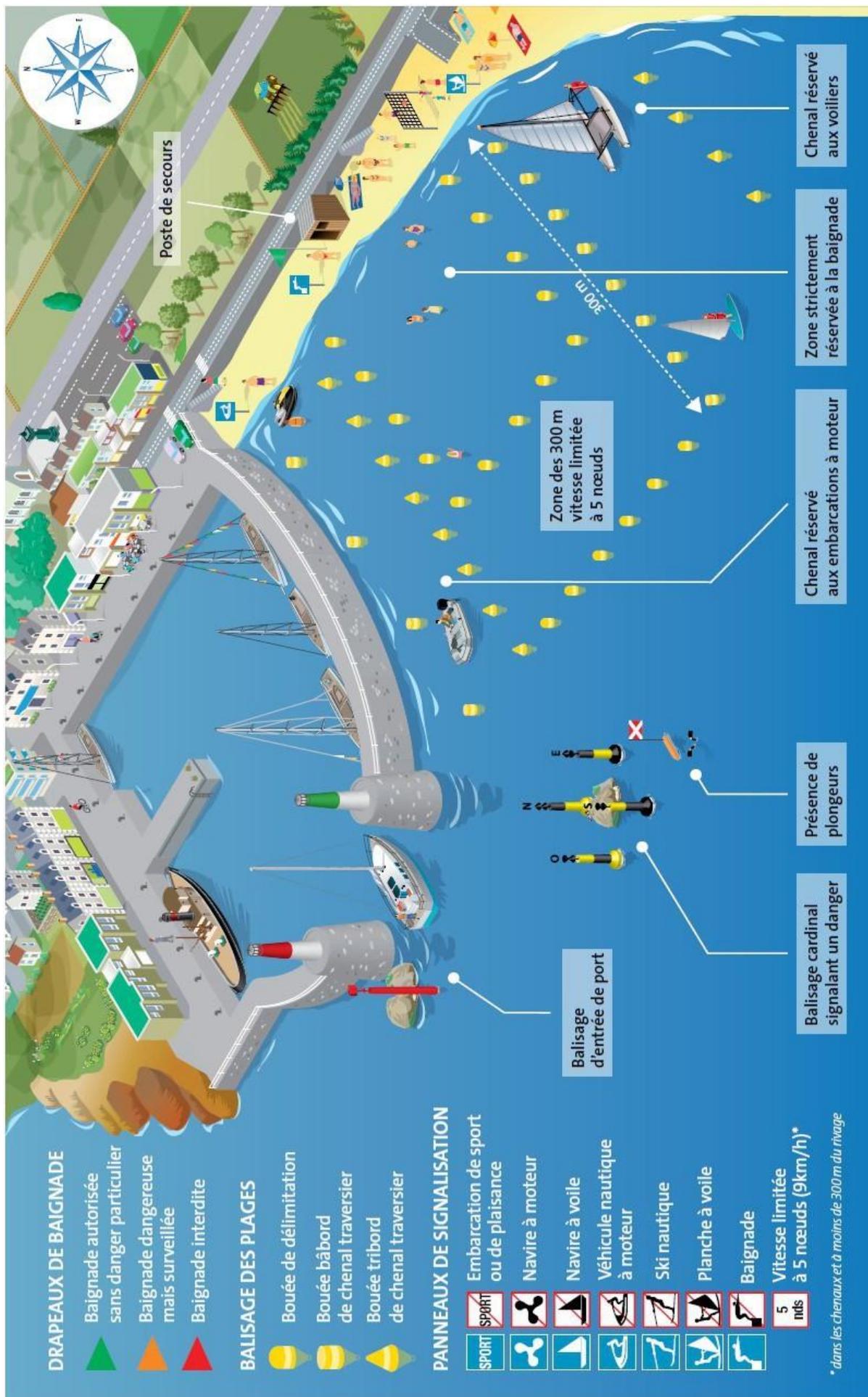
Principe	<p>L'activité d'observation de la faune sauvage est grandissante. Elle se développe aussi bien dans le cadre d'activités commerciales que de loisir, et en particulier autour des mammifères marins.</p> <p>Cette activité contribue à l'amélioration des connaissances sur les espèces et à la sensibilisation du grand public, mais peut également mettre en danger les espèces ciblées et compromettre la sécurité des personnes.</p> <p>L'approche à moins de 300m des cétacés est interdite, mais afin de permettre les observations dans un cadre bien précis, défini par le sanctuaire Agoa, un système dérogatoire via une autorisation de manifestation nautique est prévu.</p>
Cadre juridique	<p>Arrêté du 11 juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection</p> <p>Arrêté N°R-02-2017-03-15-003 du 15 mars 2017 réglementant l'approche des cétacés dans les eaux sous juridiction française aux Antilles</p> <p>L'arrêté du 15 mars 2017 vise à la fois le Code de l'environnement et le Code des transports. Il interdit l'approche à moins de 300m des cétacés, mais prévoit un système dérogatoire via une autorisation de manifestation nautique, sous réserve que les recommandations d'Agoa soient respectées.</p> <p>Ce texte permet indirectement de qualifier la perturbation intentionnelle dans le cas précis de l'approche.</p>
Procédure	<p>Les opérateurs souhaitant approcher les cétacés à moins de 300m doivent déposer un dossier de déclaration de manifestation nautique auprès de la DM.</p> <p>Les conditions adossées à la délivrance de l'autorisation sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- d'avoir suivi une formation à l'approche, délivrée par le sanctuaire Agoa ;- d'adhérer à la charte d'Agoa qui fixe des conditions d'approche à moins de 300m, le type de prestation qu'il convient de proposer... ;- de mettre en œuvre un moyen nautique présentant les garanties de sécurité nautique (matériel et personnel).

CHAPITRE 2 : AMENAGEMENT, GESTION ET SURVEILLANCE DU LITTORAL

2.1 Les plans de balisage des plages

<p>Principe</p>	<p>Un plan de balisage est élaboré conjointement par le maire et par le DDG AEM afin de garantir la sécurité des usagers de la plage et du littoral, et la coopération harmonieuse des activités nautiques. Il y a donc une complémentarité d'actions entre le maire et le DDG AEM :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maire délimite et régleme une ou plusieurs zones surveillées de baignade et d'utilisation des engins de plage et des engins non immatriculés ; - Le DDG AEM régleme la circulation des engins immatriculés dans la bande littorale des 300 mètres dans le cadre de sa compétence de police administrative générale.
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Décret n° 62-13 du 8 janvier 1962 relatif au matériel de signalisation utilisé sur les plages et lieux de baignade. - Arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation dans la bande des 300 mètres. - Arrêté préfectoral n° 2018-116 du 10 juillet 2018 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Martinique, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin. - Code général des collectivités territoriales.
<p>Procédure</p>	<p>1 – ÉLABORATION</p> <p>Les plans de balisage doivent être réalisés et effectifs avant le début de la saison touristique.</p> <p>Il appartient donc aux services municipaux d'élaborer avant le 1^{er} juillet de chaque année, un projet de plan en relation avec la DM compétente, et si nécessaire, avec les services techniques en charge du balisage.</p> <p>Ce plan de balisage comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un arrêté municipal permanent qui peut définir une ou plusieurs zones de baignade surveillées ainsi qu'un ou des chenaux traversiers ; - Une représentation cartographique du plan de balisage, annexée à l'arrêté municipal permanent ; - Un arrêté permanent du DDG AEM qui reprend le plan de balisage de l'arrêté municipal permanent en le complétant avec les dispositions entrant dans le champ de compétence du DDG AEM (chenaux réservés aux engins immatriculés, aux VNM, aux sports nautiques de vitesse, zones interdites aux engins motorisés, zones de mouillage ou d'ancrage interdites,) ;

	<ul style="list-style-type: none">- La décision conjointe du maire et du DDG AEM portant publication du plan de balisage ;- Un arrêté municipal temporaire qui définit annuellement les périodes et horaires de surveillance. <p>Une fois l'arrêté municipal permanent et la décision conjointe signés par le maire, la DM adresse l'ensemble des documents au DDG AEM. Ce dernier élabore un arrêté préfectoral et signe la décision conjointe.</p> <p>Les arrêtés permanents et la décision conjointe continuent de s'appliquer tant que le maire ne souhaite pas modifier son plan de balisage. Le cas échéant, seul l'arrêté municipal temporaire doit si nécessaire être modifié chaque année.</p> <p>2 - MISE EN ŒUVRE</p> <p>La réglementation n'est applicable que si le balisage est approuvé par arrêtés et matérialisé. Le balisage peut être retiré à certaines périodes (périodes cycloniques). Les réglementations générales sont toujours applicables car elles ne sont pas liées à l'existence d'un balisage (limitation de la vitesse etc.).</p>
--	---



DRAPEAUX DE BAIGNADE

-  Baignade autorisée sans danger particulier
-  Baignade dangereuse mais surveillée
-  Baignade interdite

BALISAGE DES PLAGES

-  Bouée de délimitation
-  Bouée bâbord de chenal traversier
-  Bouée tribord de chenal traversier

PANNEAUX DE SIGNALISATION

- | | | |
|---|---|--------------------------------------|
|  |  | Embarcation de sport ou de plaisance |
|  |  | Navire à moteur |
|  |  | Navire à voile |
|  |  | Véhicule nautique à moteur |
|  |  | Ski nautique |
|  |  | Planche à voile |
|  |  | Baignade |
|  |  | Vitesse limitée à 5 nœuds (9km/h)* |

* dans les chenaux et à moins de 300m du rivage

Poste de secours

Zone des 300 m vitesse limitée à 5 nœuds

Balisage d'entrée de port

Chenal réservé aux voiliers

Zone strictement réservée à la baignade

Chenal réservé aux embarcations à moteur

Présence de plongeurs

Balisateur cardinal signalant un danger

2.2 Les zones de mouillage et d'équipements légers

<p>Principe</p>	<p>Pour concilier la sécurité de la navigation de plaisance avec les impératifs de protection de l'environnement et le développement durable des zones côtières, des zones de mouillage et d'équipements légers destinées à l'accueil et au stationnement des navires de plaisance, peuvent être créées par arrêté conjoint du préfet de département et du DDG AEM.</p> <p>Cela nécessite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime ; - cela peut également nécessiter une déclaration loi sur l'eau si le montant des travaux réalisés en contact avec le milieu marin atteint 160 000 euros ; - cela peut enfin nécessiter une dérogation à la protection des espèces si les travaux ont des impacts non évitables sur des espèces protégées et/ou leurs habitats (cf.2.6). <p>Les travaux et équipements réalisés en vue de la création de la zone de mouillage et d'équipements légers ne doivent pas entraîner l'affectation irréversible du site. Aucun ouvrage permanent n'est autorisé sur le sol de la mer, en dehors des équipements d'amarrage et de mise à l'eau.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 modifiée, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. - Articles L. 2124-5, R. 2124-39 à R. 2124-56 du code général de la propriété des personnes publiques. - Articles L. 341-8 à L. 341-13-1 du code de tourisme. - Code de l'environnement (articles L.214-3 et suivants, R.122-2 [examen au cas par cas], R.214-1 rubrique 4.1.2.0 ; articles L.411-1 et 2).
<p>Procédure</p>	<p>1 - DEMANDE</p> <p>Elle est adressée au préfet de département et instruite par la DM, en liaison avec le DDG AEM. Elle comprend un rapport de présentation, un devis des dépenses envisagées, une notice descriptive des installations prévues, un plan de situation, un plan de détail de la zone faisant ressortir l'organisation des dispositifs de mouillage ainsi que des installations et des équipement légers annexes aux mouillages, un plan de garantie de la sécurité et un rapport détaillé évaluant les impacts sur l'environnement.</p> <p>Les communes et groupements de communes disposent d'un droit de priorité sur les personnes publiques ou privées pour demander une autorisation d'aménagement. Dans le cas où l'autorisation demandée entraîne un changement substantiel dans l'utilisation du domaine public</p>

maritime, le dossier est soumis à enquête publique.

Le cas échéant, la déclaration loi sur l'eau est instruite par la DEAL et comprend les pièces énoncées à l'article R214-32 du code de l'environnement. Le cas échéant (en cas d'impacts sur des espèces protégées ou de leurs habitats), la dérogation à la protection des espèces est instruite par la DEAL. Elle comprend les pièces énoncées par l'arrêté ministériel du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

2- MISE EN ŒUVRE

L'autorisation est délivrée par arrêté inter-préfectoral du préfet de département et du DDG AEM après avis des services et des administrations concernées et de la commission nautique locale.

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

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

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

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

2.3 Les ports de plaisance

Principe	Depuis les lois de décentralisation de 1983 et la loi n° 2004-809 du 13 août 2004, les communes littorales sont compétentes pour créer, aménager et exploiter un port de plaisance.
Cadre juridique	<ul style="list-style-type: none"> - Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifiée, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État. - Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 modifiée, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État. - Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. - Décret n° 86-1252 du 5 décembre 1986 modifié par le décret 2007-1586 du 8 novembre 2007, relatif au contenu et à l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer. - Code général des collectivités territoriales. - Code des ports maritimes. - Code de l'urbanisme. - Code de l'environnement.
Procédure	<p>Pour créer, étendre ou modifier un port de plaisance, une délibération du conseil municipal de la commune concernée est nécessaire. Une autorisation au titre de la loi sur l'eau est également nécessaire. En cas d'impacts non évitables sur des espèces protégées et/ou leurs habitats, une dérogation à la protection des espèces peut également être nécessaire (cf 2.6).</p> <p>En cas de non-intégration à un schéma de mise en valeur de la mer et des plages (SMVM), la décision de création d'un port maritime de plaisance communal revient au préfet de département, après avis du DDG AEM, et procédure d'enquête publique. La concrétisation du projet de création, d'extension ou de modification du port de plaisance se matérialise par arrêté préfectoral.</p> <p>L'exploitation du port de plaisance peut se faire soit en régie, soit en concession (C.C.I, Yacht Club...).</p> <p>Le maire est chargé de la police générale dans le port de plaisance communal. Il peut établir un règlement particulier du port à condition de respecter le code des ports maritimes. Ce règlement est soumis à la consultation du conseil portuaire. Il est également en charge de la police spéciale de la gestion et de l'exploitation du port. Il est le garant de l'ordre public sur la partie terrestre du domaine public portuaire.</p> <p>Le maire peut être également chargé de l'entretien et l'exploitation de la signalisation maritime qu'il sous- traite, par convention, auprès du Service des Phares et Balises géographiquement compétent.</p> <p>Le maire est chargé de la répression des infractions de grande voirie</p>

	<p>concernant le domaine public portuaire, les feux et balises réglementaires et la répression des infractions aux règlements des ports.</p> <p>Le DDG AEM est, quant à lui, responsable de la police de la navigation dans les chenaux d'accès au port de plaisance communal.</p>
--	--

2.4 Le schéma de mise en valeur de la mer

<p>Principe</p>	<p>Le schéma de mise en valeur de la mer est un document d'urbanisme portant sur une partie de territoire qui constitue une unité géographique et présente des intérêts liés, concurrents ou complémentaires au regard de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifiée relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État. - Décret n° 86-1252 du 5 décembre 1986 modifié par le décret n° 2007-1586 du 8 novembre 2007, relatif au contenu et à l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer. - Loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux. - Articles L. 122-1-11, L. 122-3 et R. 122-3 du code de l'urbanisme.
<p>Procédure</p>	<p>Le schéma de mise en valeur de la mer détermine la vocation générale des différentes zones et les principes de comptabilité applicables aux usages maritimes. Le schéma s'applique sur une zone terrestre et maritime présentant une unité géographique pertinente (rade ou baie). En définissant les conditions de compatibilité des usages entre la terre et la mer dans un recueil de directives, le schéma permet de mettre en évidence la cohérence du projet d'aménagement avec son environnement.</p> <p>Le schéma de mise en valeur de la mer est un document de planification ayant valeur de Directive Territoriale d'Aménagement (valeur conférée après approbation par le Conseil d'État).</p> <p>La loi 2005-157 du 23 février 2005 donne la possibilité aux collectivités territoriales d'élaborer un chapitre individualisé aux Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), qui valent schéma de mise en valeur de la mer. Il se substitue au SMVM existant, élaboré par l'État.</p> <p>Le code de l'urbanisme et le décret n° 86-1252 fixent le contenu du schéma de mise en valeur de la mer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Descriptif de la situation existante (état de l'environnement, conditions d'utilisation de l'espace littoral et de l'espace marin, perspectives d'évolution dudit milieu) ; - Orientations retenues concernant le développement, la protection et les mesures d'équipement de ce périmètre ; - Projets d'équipements et d'aménagements liés à la mer ; - Mesures de protection du milieu marin.

2.5 La préservation des espèces protégées en cas de travaux ou interventions en mer et sur le littoral

<p>Principe</p>	<p>Certaines espèces protégées étant présentes sur le littoral et en zone côtière, certains aménagements ou interventions (y compris des manifestations, des activités) en milieu marin et littoral sont susceptibles d'impacter ces dernières et leurs habitats. C'est le cas notamment pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les tortues marines, qui fréquentent les eaux côtières pour leur repos, la reproduction et l'alimentation et pondent sur les plages ; - les mammifères marins qui peuvent être impactés notamment par la pollution sonore sous-marine lors de travaux (technique de battage de pieux en particulier), ou encore exposés au risque de collision par exemple lors des manifestations nautiques ; - certains oiseaux marins et limicoles ; - certaines espèces de coraux, observables non seulement dans les zones récifales à proprement parler mais aussi dans des zones côtières rocheuses et dans les herbiers marins (arrêté de 2017) ; - les iguanes des Petites Antilles, espèce très menacée qui utilise notamment certaines plages comme site de ponte ; - certaines espèces végétales. <p>Afin d'assurer la protection des espèces protégées se trouvant en mer et sur le littoral, la DEAL 972 a établi une procédure à suivre avant tous travaux ou interventions sur ces espaces, en application de la réglementation nationale.</p>
<p>Cadre législatif</p>	<p>1- La protection des espèces</p> <p>La préservation du patrimoine biologique est un impératif majeur des politiques environnementales. Elle se fixe en particulier pour objectif de restaurer et de maintenir l'état de conservation des espèces les plus menacées. A cet effet, l'article L.411-1 du code de l'environnement prévoit un système de protection stricte des espèces de faune et de flore sauvages, dont les listes sont fixées par arrêtés ministériels.</p> <p>Il est notamment interdit de détruire ces espèces, de les capturer, de les transporter, de les perturber intentionnellement ou encore de les commercialiser. Ces interdictions peuvent s'étendre aux œufs et aux nids ainsi qu'aux habitats des espèces, pour lesquels la réglementation peut prévoir des interdictions de destruction, de dégradation et d'altération. Le non-respect de ces règles fait l'objet de sanctions pénales, prévues aux articles R. 415-3 et R.415-1 du code de l'environnement.</p> <p>Les arrêtés de protection des espèces sauvages en vigueur en Martinique sont consultables sur le site de la DEAL Martinique : http://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/</p> <p>Ils peuvent être révisés pour mieux prendre en compte tous les enjeux de conservation de la biodiversité sur l'archipel.</p>

2 - La dérogation à la protection des espèces

L'article L.411-2 du code de l'environnement prévoit la possibilité de déroger aux interdictions imposées par les textes protégeant certaines espèces. Tout projet impactant une espèce protégée ou son habitat doit ainsi faire l'objet d'une demande de dérogation.

Trois conditions sont strictement nécessaires pour qu'une dérogation soit accordée :

- que le projet corresponde à l'un des 5 cas mentionnés au 4° de l'article L.411-2, et notamment, pour tout projet d'aménagement, que celui-ci soit justifié par une **raison impérative d'intérêt public majeur** ;
- qu'il n'y ait **pas d'autre solution satisfaisante** ayant un moindre impact ;
- que la dérogation ne nuise pas au **maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées** dans leur aire de répartition naturelle.

Les conditions de demande et d'instruction des dérogations à la protection des espèces sont développées dans l'arrêté ministériel du 19 février 2007 modifié par l'arrêté du 12 janvier 2016 et par l'arrêté du 6 février 2017.

3- Les sanctions applicables aux atteintes des espèces protégées

Les atteintes aux espèces protégées font l'objet de sanctions pénales prévues par les articles L. 415-3 et .415-1 du code de l'environnement.

L'article L.415-3 précise que :

"Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende :

1° Le fait, en violation des interdictions ou des prescriptions prévues par les dispositions de l'article L. 411-1 et par les règlements ou les décisions individuelles pris en application de l'article L. 411-2 :

- a) De porter atteinte à la conservation d'espèces animales non domestiques, à l'exception des perturbations intentionnelles ;
- b) De porter atteinte à la conservation d'espèces végétales non cultivées ;
- c) De porter atteinte à la conservation d'habitats naturels ;
- d) De détruire, altérer ou dégrader des sites d'intérêt géologique, notamment les cavités souterraines naturelles ou artificielles, ainsi que de prélever, détruire ou dégrader des fossiles, minéraux et concrétions présents sur ces sites.

La tentative des délits prévus aux a à d est punie des mêmes peines ;

(...)

L'amende est doublée lorsque les infractions visées aux 1° et 2° sont commises dans le cœur d'un parc national ou dans une réserve naturelle."

L'article R415-1 quant à lui énonce :

« Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de :

	<p>1° Perturber de manière intentionnelle des espèces animales non domestiques protégées au titre de l'article L. 411-1 ;</p> <p>2° Introduire dans le milieu naturel, par négligence ou par imprudence, tout spécimen d'une des espèces, animale ou végétale, mentionnées aux articles L. 411-4 à L. 411-6 ;</p> <p>2° bis Introduire sur le territoire national, détenir, transporter, utiliser ou échanger des animaux ou des végétaux appartenant à des espèces figurant sur les listes établies en application du I de l'article L. 411-6 sans être en mesure de présenter aux agents chargés des contrôles l'autorisation requise en application du II de ce même article ;</p> <p>3° Contrevenir aux dispositions des arrêtés préfectoraux pris en application des articles R. 411-15 à R. 411-17-2. »</p>
<p>Procédure</p>	<p>La procédure à suivre par le porteur de projet</p> <p>Pour tout projet susceptible d'impacter une espèce protégée ou son habitat, l'identification, la qualification et l'évaluation des impacts sont des éléments indispensables pour déterminer la nécessité ou non de déclencher une procédure de dérogation. <u>Il appartient au porteur de projet de démontrer à l'autorité administrative compétente (Préfet/DEAL), chargée de l'instruction des demandes de dérogation à la protection des espèces, la prise en compte des espèces protégées et de leur habitat dans la conception de son projet.</u></p> <p>Cette démonstration passe par l'analyse du fonctionnement écologique de la zone concernée par le projet et de la sensibilité des espèces utilisant cet espace pour la réalisation de leur cycle biologique, ainsi que par le choix de mesures permettant d'éviter tout impact sur ces espèces et leur habitat.</p> <p>La demande de dérogation n'est jugée nécessaire qu'en cas d'impacts résiduels sur les espèces protégées ou leur habitat après application de l'évitement maximal. Il est entendu que l'évitement des impacts sur les espèces protégées ou leurs habitats reste la solution à privilégier en tout premier lieu.</p> <p>Lorsque la dérogation est requise, le porteur de projet doit adresser à cette dernière un dossier de demande de dérogation. Les modalités de présentation de cette demande, sa procédure d'instruction et les documents utiles disponibles sont présentés sur le site de la DEAL de Martinique : http://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr</p> <p><u>Il est à noter qu'un délai de 4 mois est nécessaire pour l'instruction du dossier, qui implique généralement la consultation d'une instance scientifique régionale ou nationale.</u></p>

2.6 Les commissions nautiques

<p>Principe</p>	<p>Des commissions nautiques sont instituées afin de recueillir les avis des professionnels et usagers de la mer (« marins pratiques ») sur les projets de réalisation ou de transformation des équipements civils intéressant la navigation maritime ou sur toute affaire nécessitant la consultation de navigateurs maritimes.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Décret n° 86-606 du 14 mars 1986 modifié relatif aux commissions nautiques.
<p>Procédure</p>	<p>Il existe 2 types de commissions nautiques :</p> <p>La Grande Commission Nautique consultée sur décision du Ministre chargé des ports pour des questions relevant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des travaux de construction, d'extension, de modernisation des ports maritimes civils (avec modification des ouvrages externes du port, des chenaux d'accès) ; - De l'octroi des concessions d'outillage public ou privé avec obligation de service public dans les ports maritimes civils relevant de l'État lorsque les installations projetées modifient les conditions offertes à la navigation ; - De la signalisation maritime. <p>Les commissions nautiques locales sont en particulier consultées sur les projets de plans de balisage des plages, d'établissements de cultures marines, sur la police des ports maritimes, sur l'exploitation des ports, sur les projets de parc éolien offshore, de parc hydrolien <i>offshore</i>, de création d'hydrosurfaces...</p> <p>La nature des affaires à examiner conduit à consulter soit une commission nautique locale, soit la Grande Commission Nautique.</p> <p>Outre le directeur de la mer compétent, qui la préside par délégation du préfet du département concerné et du DDG AEM, la commission nautique locale est composée de cinq marins « pratiques », choisis parmi les diverses activités nautiques intéressées (pilotes, capitaines de navires, pêcheurs, plaisanciers, professionnels de la mer..).</p> <p>De même, une collectivité locale intéressée par les questions examinées par la commission peut désigner un représentant qui assiste à cette réunion.</p>

2.7 Lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime dans la zone maritime Antilles

<p>Principe</p>	<p>L'immigration clandestine est entendue comme la traversée des frontières (terrestres et maritimes) d'un pays sans autorisation ou en violation des lois et règlements. La façade maritime Antilles est également concernée par l'actualité des mouvements migratoires même s'il s'agit davantage d'un mouvement de sortie du territoire. Cette immigration clandestine utilise différents vecteurs (embarquements clandestins à bord de ferries, traversée par moyens nautiques privés, utilisation de moyens de fortune).</p> <p>Le DDG AEM est concerné par la mission de lutte contre le trafic de migrants au titre de ses compétences en matière de police en mer et en matière de sauvetage de la vie humaine en mer (coactions et échanges entre la DIV AEM Antilles, le CENTOPS des FAA et CROSS Antilles-Guyane).</p> <p>La lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime se situe en premier lieu au plus près des sites de départ, sur les rivages des communes littorales ou dans les ports. En raison de la continuité avec l'espace maritime et par anticipation de la commission de l'événement en mer, il est nécessaire de prévenir la DIV AEM et CENTOPS FAA, situés à Fort-de-France, dès qu'une tentative ou des indices de projet de traversée sont détectés.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Articles L. 2212-31 du code général des collectivités territoriales. - Articles 12, 14, 19, 78-2 du code de procédure pénale.
<p>Procédure</p>	<p><u>Compétences des maires</u></p> <p>Au titre des dispositions de l'article L. 2212-31 du code général des collectivités territoriales « <i>le maire et les adjoints ont la qualité d'officier de police judiciaire</i> », sous la direction du procureur de la République (article 12 du code de procédure pénale). La police judiciaire « <i>est chargée de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs [...]</i> » (article 14 du code de procédure pénale). L'article 19 du code de procédure pénale précise que « <i>les officiers de police judiciaire sont tenus d'informer sans délai le procureur de la République des crimes, délits et contraventions dont ils ont connaissance. Dès la clôture de leurs opérations, ils doivent lui faire parvenir directement l'original ainsi qu'une copie certifiée conforme des procès-verbaux qu'ils ont dressés ; tous actes et documents y relatifs lui sont en même temps adressés ; les objets saisis sont mis à sa disposition. Les procès-verbaux doivent énoncer la qualité d'officier de police judiciaire de leur rédacteur</i> ».</p> <p>L'article 78-2 du code de procédure pénale prévoit le cadre général du contrôle d'identité. Le maire ou ses adjoints en tant qu'O.P.J. possèdent les capacités légales de demander de justifier son identité à toute personne à l'égard de laquelle il existe une ou plusieurs raisons plausibles de porter des soupçons, car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suspectée d'une infraction ; - Ou se préparant à commettre un crime ou un délit ; - Ou susceptible de fournir des renseignements utiles à l'enquête en

	<p>cas de crime ou de délit ;</p> <ul style="list-style-type: none">- Ou faisant l'objet de recherches ordonnées par une autorité judiciaire. <p>Dans ce cadre, il convient de rester vigilant, de sensibiliser les différents partenaires locaux et de signaler sans délai au CENTOPS (05 96 39 57 20) et aux services de police et/ou gendarmerie :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les regroupements de migrants aux abords des plages ;- Les vols d'embarcations ou tentatives de corruption des usagers de la mer, (plaisanciers, pêcheurs, professionnels de la mer...) ;- La fréquentation suspecte des ports de plaisance, de leurs abords et des magasins d'accastillage ;- L'activité inhabituelle sur le littoral des communes (mise à l'eau, activité nocturne, apparition de squat ou campement aux abords des plages et zones portuaires) ;- Tout autre signal constitutif d'une tentative d'infraction en matière d'immigration par voie maritime.
--	---

2.8 Travaux divers sur le littoral

<p>Principe</p>	<p>Les travaux d'aménagement sur le domaine public maritime, tels que digues, épis, pontons, enrochements, émissaires en mer, rechargement de plage (etc ...) peuvent être soumis à procédure administrative selon leur nature.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Article L214-3 et suivants du code de l'environnement. - Article L181-1 du code de l'environnement. - Article R214-1 du code de l'environnement (nomenclature eau). - Article R122-2 du code de l'environnement et rubriques 11, 12,13 et 14 de la nomenclature des études d'impact annexée à cet article. - Articles L.2122-1 à L.2122-3 et articles L.2124-1 à L.2124-5 et R.2124-1 et R.2124-2 du code général de la propriété des personnes publiques.
<p>Procédure</p>	<p>1- Loi sur l'eau</p> <p>Le projet peut relever d'une procédure loi sur l'eau dès lors que le montant des travaux réalisés en contact avec le milieu marin atteint 160 000 euros TTC (rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature eau). Dans ce cas, le projet est soumis à déclaration. Au-delà d'un montant de travaux de 1,9 M€ TTC, le projet est soumis à autorisation environnementale.</p> <p>Les dossiers de déclaration ou de demande d'autorisation environnementale sont à déposer au guichet police de l'eau de la DEAL.</p> <p>2- Evaluation environnementale</p> <p>En application de l'article R122-2 du code de l'environnement et des rubriques 11, 12,13 et 14 de la nomenclature des études d'impact annexée à cet article, les projets suivants sont soumis à la procédure d'examen au cas par cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte (construction notamment de digues, de môles, de jetées, d'enrochement, d'ouvrages de défense contre la mer et aménagements côtiers constituant un système d'endiguement) ; - reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants ; - tous travaux de récupération de territoire sur la mer ; - tous travaux de rechargement de plage ; - tous travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral, dans les zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) et mentionnés au 2° et au 4° du R121-5 du code de l'urbanisme. <p>3- Protection des espèces</p> <p>Voir rubrique 2.6.</p> <p>4- Autorisation d'utilisation du DPM (sol et sous-sol de la mer)</p> <p>Tout projet de construction ou d'installation destiné à être implanté sur le DPM nécessite au préalable l'obtention d'un titre d'autorisation (article L.2122-1 du CGPPP).</p>

L'occupation ou l'utilisation du DPM ne peut être que temporaire elle présente un caractère précaire et révocable. Le DPM naturel doit être utilisé conformément à son affectation et à l'utilité publique.

Les activités compatibles sur le DPM sont les suivantes :

- celles propres à la défense nationale
- opérations de défense contre la mer d'intérêt général
- extractions de granulats ou d'autres matières premières minérales ou minières
- pêche maritime
- cultures marines
- saliculture
- pacage dans les herbus
- activités balnéaires- mouillage de navires -cales de mise à l'eau
- production d'énergies renouvelables
- pose de câbles

En outre, le DPM peut accueillir des activités de service public ou des activités présentant un caractère d'intérêt général dont la proximité avec la mer est indispensable.

Un ouvrage ou une implantation qui modifie la destination fondamentale d'une zone du DPM naturel, entraîne un « changement substantiel d'utilisation » et devra faire l'objet d'une instruction conformément aux dispositions de l'article R.2124-2 du CGPPP.

**CHAPITRE 3 : ACTIVITÉS INDUSTRIELLES,
ÉVÉNEMENTS DE MER ET LUTTE CONTRE LA
POLLUTION**

3.1 Les immersions de déblais et dragages portuaires

Principe	L'immersion de déchets en mer et le clapage sont strictement interdits. Toutefois, sous certaines conditions et par exception, des immersions sont autorisées, notamment celles des produits de dragage portuaire. Ces dragages, souvent imposés pour des impératifs de sécurité, principalement ceux des chenaux d'accès, engendrent des déblais dont l'élimination est complexe au vu des volumes extraits.
Cadre juridique	<ul style="list-style-type: none">- Convention d'Oslo du 15 février 1972, sur la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs.- Décret n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques.- Ordonnance n° 2005-805 du 18 juillet 2005 portant simplification, harmonisation et adaptation des polices de l'eau et des milieux aquatiques, de la pêche et de l'immersion des déchets.- Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.- Code de l'environnement (articles L214-3 et suivants, article R214-1 - rubrique 4.1.3.0).
Procédure	<p>Ces opérations de dragage et d'immersion sont soumises à un régime de déclaration ou d'autorisation en fonction de la qualité et des volumes des produits qui seront immergés.</p> <p>C'est au préfet de département que revient l'instruction de la demande ou de l'autorisation. Il procède à l'octroi de l'autorisation d'immersion après consultation pour avis du CZM, assistant du DDG AEM en la matière (consultation au titre de la loi sur l'eau), si la demande d'autorisation porte sur une opération donnant lieu à une immersion des déchets issus de dragage.</p> <p>Si les opérations sont susceptibles de porter atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats, elles doivent faire l'objet d'une demande de dérogation (voir 2.6). Le cas le plus évident d'atteinte à des espèces protégées pour des opérations de ce type est l'étouffement des coraux par augmentation de la turbidité.</p> <p>Le DDG AEM s'assure que les usages de l'espace maritime sont bien pris en compte dans le projet (consultation d'une commission nautique locale), comme les enjeux environnementaux, les enjeux de sécurité maritime (risque « engins explosifs ») et l'information nautique.</p> <p>Le maire de la commune est également consulté afin de conduire une enquête publique.</p> <p>L'autorisation peut être assortie de prescriptions techniques relatives aux conditions d'immersion, qui devront être scrupuleusement respectées par le demandeur (traçabilité, étude d'incidence à la fin des opérations d'immersion, période d'immersion, signalisation des dragues, suivi et bilan environnemental dans la zone d'influence des clapages...).</p>

3.2 Les activités d'extraction de granulats marins

<p>Principe</p>	<p>Qu'il s'agisse de matériaux marins siliceux ou calcaires (maërl ou sable coquillier), l'exploitation de ces ressources nécessite une procédure administrative d'instruction préalable.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Articles L. 133-1 et suivants du code minier nouveau. - Code de l'environnement. - Décret n° 71-360 du 6 mai 1971 portant application de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles. - Décret n° 80-470 du 18 juin 1980 portant application de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins de domaine public métropolitain. - Loi n° 77-485 du 11 mai 1977 modifiant la loi 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles. - Décret n° 80-470 du 18 juin 1980 portant application de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins du domaine public métropolitain. - Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines. - Décret n° 2006-649 du 2 juin 2006 relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains.
<p>Procédure</p>	<p>Afin de pouvoir exploiter et extraire des granulats marins en mer, le futur exploitant se doit d'instruire 3 procédures dont deux simultanément :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une demande d'obtention d'un titre minier, en application du code minier nouveau ; - Une demande d'occupation domaniale du domaine public maritime ; - Une demande d'autorisation d'ouverture des travaux. <p>Si les opérations sont susceptibles de porter atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats, elles doivent également faire l'objet d'une demande de dérogation (voir 2.6).</p> <p>Les instructions en vue de l'obtention du titre minier, de l'autorisation d'occupation temporaire et de l'obtention de l'autorisation d'ouverture de travaux, sont menées simultanément.</p> <p>C'est l'instruction minière, dans son niveau local, qui intéresse le maire et le DDG AEM. La demande initiale est adressée au ministre en charge des mines, selon les modalités prévues par le code minier (nouveau) et le code de</p>

	<p>l'environnement.</p> <p>Ce dossier est par la suite transmis, pour instruction au préfet du ressort de l'exploitation envisagée, ou, le cas échéant, au directeur du Grand Port Maritime concerné.</p> <p>Le préfet de département transmet le dossier d'instruction, pour avis, au DDG AEM. Après cette consultation, le gestionnaire du DPM poursuit l'instruction et requiert l'avis des maires concernés.</p> <p>En parallèle, une enquête publique est menée.</p> <p>Les avis des maires et les résultats de l'enquête publique feront l'objet d'un rapport établi par la DM qui sera remis au préfet de département.</p>
--	---

3.3 L'échouement de mammifères marins et de tortues marines, vivants ou morts, sur le rivage

<p>Principe</p>	<p>Les cétacés et autres mammifères marins, ainsi que les tortues marines, sont des espèces protégées. En cas de découverte d'un mammifère marin ou d'une tortue marine échoué, il est IMPÉRATIF de prendre certaines précautions.</p> <p>Par ailleurs, les échouements de mammifères marins et de tortues marines constituent une source de données et de prélèvements biologiques permettant de renseigner sur leur état de santé et celui de leur environnement. Afin d'acquérir le maximum d'informations, il est indispensable que l'échouement soit signalé à l'Observatoire PELAGIS ou à l'un de ses correspondants du réseau national d'échouage (RNE), aux Antilles un responsable du sanctuaire AGOA, ou au Réseau Tortues Marines en fonction de l'espèce concernée.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Convention de Washington du 3 mars 1973, portant sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages, menacées d'extinction. - Article L. 411-1 du Code de l'environnement. - Articles L. 226-1 à L. 226-9 du code rural et de la pêche maritime. - Arrêté du 14 octobre 2005 fixe la liste des espèces des tortues marines protégées sur le territoire national, et les modalités de leur protection. - Arrêté du 1er juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection. - Arrêté du 17 juin 2016 autorisant le Président de l'Université de La Rochelle, au titre de l'Observatoire PELAGIS, à capturer, enlever, prélever, transporter, utiliser et relâcher à des fins d'analyse scientifiques et de sauvetage toute espèces de mammifères marins.
<p>Procédure</p>	<p>La loi interdit toute intervention sur un mammifère marin. Seules les personnes mandatées par l'Observatoire PELAGIS, sous la tutelle du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, sont habilitées à agir.</p> <p>L'intervention sur une tortue marine, même morte, est-elle aussi soumise à une habilitation. La liste de personnes habilitées est fixée par arrêté préfectoral.</p> <p>Les services techniques des communes sont autorisés, en vertu du code rural, à prendre en charge les cadavres d'espèces protégées, après leur examen.</p> <p>1 - EN CAS DE DÉCOUVERTE D'UN MAMMIFÈRE MARIN OU D'UNE TORTUE MARINE, VIVANT, MORT ET EN ÉTAT DE DÉCOMPOSITION</p> <p>Pour les mammifères marins :</p> <p>Il faut contacter SANS DÉLAI les points focaux Antilles du Réseau National Echouage (RNE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>en Martinique</u> : 06 96 55 06 01 (Association SEPANMAR). <p>Dans tous les cas, le CROSS AG (196) est également prévenu.</p>

2 - CONSEILS EN CAS D'ÉCHOUEMENT DE MAMMIFÈRES MARINS OU DE TORTUES MARINES

→ *Découverte de mammifères marins ou de tortues marines 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 personnes qualifiées (correspondants du RNE ou services locaux de secours).

S'agissant des dauphins :

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

→ *Découverte de mammifères marins ou de tortues marines morts :*

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

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

Il est indispensable que tout individu d'espèce protégée échoué fasse l'objet d'un examen scientifique avant son élimination.

La responsabilité de la protection du cadavre et la procédure d'évacuation revient au maire de la commune sur lequel l'échouement a eu lieu. Dès lors qu'un maire a connaissance de l'échouement d'un mammifère marin sur le territoire de sa commune, il lui appartient de prendre les mesures suivantes :

- Interdire, par arrêté, l'accès des lieux au public afin d'éviter tout risque sanitaire, voire de pillage ;
- Informer la sous-préfecture d'arrondissement ainsi que la préfecture de département ;
- Contacter la DM et la DEAL ainsi que la société d'équarrissage selon la procédure en vigueur dans le département ;
- Prévoir les moyens nécessaires au levage de l'animal ;
- Définir la période pour cette opération en tenant compte des coefficients de marée.

La procédure d'évacuation à privilégier est celle de l'équarrissage. Cependant pour les grands cétacés une alternative peut être l'immersion. Si cette alternative est envisagée, elle devra être menée selon une procédure contrôlée par la préfecture et le MTES.

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

Pour plus de renseignement consulter :

<http://www.observatoire-pelagis.cnrs.fr/participez/signaler-un-echouage-257/>

3.4 Les épaves maritimes

<p>Principe</p>	<p>Toute épave découverte sur le rivage ou en dérive le long des côtes, peut présenter un caractère dangereux pour la population. Il doit donc être procédé à une mise en sûreté, hors d'atteinte de la mer.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Articles L. 5142-1 à L. 5142-8, L. 5242-17, L. 5242-18 et L. 6132-2 du code des transports. - Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007. - Décret n° 2016-615 du 18 mai 2016 portant publication de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007. - Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes. - Arrêté interministériel du 4 février 1965 modifié relatif aux épaves maritimes. - Articles L. 111-6, L. 532-1 à L. 532-14 du code du patrimoine. - Articles L. 541-2 et L. 541-3 du code de l'environnement. - Articles 263 et 264 du code des douanes.
<p>Procédure</p>	<p>1 - DÉFINITION</p> <p>Constituent une épave :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tout navire et engin maritime en état de non-flottabilité qui est abandonné par son équipage et qui n'en assure plus la surveillance, ainsi que son approvisionnement ou sa cargaison ; - Les marchandises tombées ou jetées à la mer trouvées dans les eaux territoriales ou sur le littoral maritime ; - Les aéronefs abandonnés. <p>La Direction de la Mer (DM) est en charge de l'identification de l'épave et de son propriétaire au profit des autorités compétentes sur le lieu d'échouage.</p> <p>Il est impératif de préciser la localisation de l'épave car, selon sa position, les compétences des autorités administratives ne sont pas les mêmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si l'épave se situe dans les ports militaires, c'est le CZM qui est compétent ; - Si l'épave se situe dans les eaux à partir de la laisse de basse mer (dans les limites de la région maritime) : c'est le DDG AEM qui est compétent ; - Si l'épave se situe dans les eaux d'un grand port maritime : c'est le directeur du grand port maritime qui est compétent ; - si l'épave se situe dans les eaux d'un port départemental : c'est le président de la collectivité localement désignée qui est compétent ; - Si l'épave se situe dans les eaux d'un port communal : c'est le maire qui est compétent ; - Si l'épave se situe dans les eaux des ports non militaires, des ports relevant de la compétence de l'État, dans les estuaires et les baies fermés (en-deçà des limites transversales de la mer) : c'est le

préfet de département qui est compétent.

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

2 – PROCÉDURE

Toute personne qui découvre une épave doit la mettre en sûreté dans la mesure du possible, sauf si des dangers sont encourus, et en faire la déclaration à la DM concernée dans un délai de 48 heures.

Le découvreur est appelé « inventeur de l'épave ».

Des recherches sont alors entreprises pour retrouver le propriétaire de l'épave. Si ces recherches sont infructueuses, l'épave est mise en vente (article L.5142-1 et suivants du Code des transports) à l'issue des procédures de mises en demeure et de déchéance de propriété prévue par le code des transports).

Cas des épaves dangereuses

Une épave est qualifiée de dangereuse lorsque :

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

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

Le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement, la destruction, ou à 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 DDG AEM, en mer ;
- Le directeur, dans les grands ports maritimes ;
- Le maire dans les ports communaux ;
- Le préfet de département, dans les ports non militaires relevant de la compétence de l'État, autres que les ports autonomes.

Le DDG AEM et le préfet de départements peuvent déléguer leurs pouvoirs de mise en demeure aux Directeurs de la Mer (DM).

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

3- ÉPAVES ARCHÉOLOGIQUES

Les gisements, épaves ou vestiges qui présentent un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui sont situés sur le domaine public maritime et au fond de la mer dans la zone contiguë, 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).

Coordonnées : le-drassm@culture.gouv.fr / **04.91.14.28.00**

3.5 La dispersion de cendres funéraires en mer

Principe	<p>De manière générale, la dispersion des cendres dans la nature est autorisée à l'exclusion des voies publiques. La dispersion en mer est possible dès lors qu'elle ne contrevient pas à la réglementation maritime et aux règles édictées localement au titre de la zone de police spéciale de 300 mètres.</p> <p>Pour cela, les opérateurs funéraires ou les personnes habilitées à pourvoir aux funérailles, doivent se rapprocher de la DM du ressort pour prendre connaissance des formalités liées à la réglementation maritime ou du maire pour les règles afférentes à la zone de police spéciale de 300 mètres.</p> <p>En mer, il faut distinguer la dispersion de cendres de l'immersion d'une urne.</p>
Cadre juridique	<ul style="list-style-type: none">- Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.- Loi n° 2008-1350 du 19 décembre 2008 relative à la législation funéraire.- Circulaire NOR : IOCB0915243 C du 14 décembre 2009.- Articles L. 2213-23, L. 2223-18-1 à L. 2223-18-4 et R. 2213-39 du code général des collectivités territoriales.
Procédure	<p>Auprès des mairies</p> <p>La mairie de la commune du lieu de naissance du défunt doit être informée de la démarche et tenir à jour un registre prévu à cet effet. La famille doit lui remettre une attestation de réalisation de la cérémonie (généralement fournie par le prestataire) précisant la date, l'heure, le lieu, la profondeur et la position (latitude-longitude) de la dispersion ou de l'immersion. La mairie de la commune dans laquelle se situe le port ou le mouillage de départ du navire affrété pour la dispersion des cendres doit également être informée de la démarche.</p> <p>Auprès de la DM du ressort</p> <p>Il convient de se rapprocher de la Direction de la mer, afin de prendre connaissance des éventuelles réglementations maritimes spécifiques qui seraient applicables dans la ou les zones prévues pour la dispersion des cendres en mer.</p> <p>La dispersion de cendres en mer peut être assurée par la société nationale de sauvetage en mer (SNSM). La démarche est généralement payante, le coût est proportionnel à la distance parcourue par le navire.</p> <p style="text-align: center;">→ <u>La dispersion des cendres en mer</u></p> <p>La dispersion des cendres doit se faire à une distance minimale de 300 mètres des côtes. Elle ne doit pas se faire dans les voies et espaces publics maritimes clairement délimités tels que les ports, les chenaux d'accès ou</p>

les parcs de cultures marines.

→ **L'immersion d'une urne dans la mer**

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

3.6 La lutte contre la pollution en mer et sur le rivage

<p>Principe</p>	<p>Responsable de la protection de l'environnement en mer, le DDG AEM est chargé d'organiser et de diriger toutes les opérations de lutte antipollution en mer dans les limites de sa zone de responsabilité. En cas de pollution majeure, l'action des maires est complémentaire afin de minimiser au maximum les conséquences territoriales (ou maritimes) de la pollution.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile. - Articles L. 2212-2 alinéa 5 et L. 2212-3 du code général des collectivités territoriales. - Articles L. 112-1 et L.112-2 du code de la sécurité intérieure. - Articles L. 218-10 à L. 218-82, R. 218-6 à R. 218-13, et D. 218-6 à D. 218-14 du code de l'environnement. - Instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR). - Instruction du Premier ministre du 11 janvier 2006 portant adaptation de la réglementation relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (POLMAR). - Instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs. - Lettre n° 33 DDG ANTILLES/NP du 28 mars 2014 ayant pour objet la diffusion d'une Instruction permanente relatives à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes (IP REPREPOL ANTILLES).
<p>Procédure</p>	<p>Les pollutions peuvent être de natures variées (hydrocarbures compacts, boulettes d'hydrocarbures, déchets organiques, macro-déchets...).</p> <p>80 % des pollutions maritimes proviennent de la terre.</p> <p>Le DDG AEM est responsable de la lutte contre les pollutions en mer, en tant que directeur des opérations de secours (DOS).</p> <p>Lorsque la menace de pollution (ou la pollution en mer) présente un caractère particulièrement grave ou complexe et s'il n'est pas possible d'y faire face avec les seuls moyens ordinaires des administrations, le DDG AEM met en œuvre les dispositions spécifiques du dispositif ORSEC Maritime.</p> <p>Les communes littorales sont concernées par toutes pollutions susceptibles de venir de la mer. Pour celles qui sont dotées d'un plan de prévention des risques naturels ou d'un plan particulier d'intervention, le plan communal de sauvegarde peut comporter un volet mer avec une dimension anti-pollution.</p> <p>Aux termes de l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales, la police municipale comprend :</p> <p>« Le soin de prévenir, par des précautions convenables et de faire cesser</p>

par la distribution des secours nécessaires (...) les pollutions de toute nature ».

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

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

Dans tous les cas, toute pollution observée en mer doit être rapportée au CROSS AG via le numéro d'urgence 196 qui est chargée de la surveillance et du suivi des pollutions en mer.

1 - POLLUTIONS DE FAIBLE OU DE MOYENNE AMPLEUR

En cas de pollution de faible ampleur ne touchant qu'une seule commune, la responsabilité de la lutte incombe au maire sur le territoire de sa commune en tant que directeur des opérations de secours (DOS). Quand plusieurs communes sont atteintes par une pollution de moyenne ampleur, le préfet de département prend la direction des opérations et attribue les renforts. Il devient alors DOS Terre. Néanmoins dans les deux cas, la réalisation des opérations de lutte est du ressort de la commune et est placée sous la responsabilité des maires dans le cadre de leurs attributions de police générale prévue par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales. Ils rendent compte de leurs actions à l'autorité préfectorale.

L'organisation des secours à l'échelon communal peut être définie dans un plan communal, ou intercommunal dans le cas de regroupements territoriaux (Cf. ci-dessous Plan Communal de Sauvegarde). Les communes peuvent faire appel à des moyens privés, comme des organismes professionnels regroupant les sociétés spécialisées dans la fourniture de moyens et de services de lutte contre la pollution.

2 - POLLUTIONS DE GRANDE AMPLEUR

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

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

3.7 La gestion des sargasses

Principe	<p>Depuis 2011, l'arc des Petites Antilles subit de façon irrégulière des échouages massifs d'algues brunes pélagiques appelées sargasses. Ces algues flottantes se développent dans les gyres océaniques qui concentrent les nutriments ; les échouages subis par les Antilles proviennent d'un « réservoir » situé au nord-est du Brésil qui, au gré des courants et des vents, se disloquent marginalement et libèrent des radeaux d'algues dérivant généralement vers le nord-ouest. Appartenant à au moins deux espèces (<i>Sargassum fluitans</i> et <i>S. natans</i>), ces algues ont de tout temps été observées dans la mer des Caraïbes, mais de façon très sporadique et jamais avec une telle intensité. Il en résulte que depuis 2011, des masses considérables d'algues s'échouent et s'accumulent sur les côtes où elles se décomposent générant des problèmes environnementaux, sociaux et économiques.</p>
Cadre juridique	<p>Les sargasses échouées sur le littoral étant assimilées à des déchets, leur gestion relève des communes (L2224-13 du CGCT).</p>
Procédure	<p>Actuellement, la gestion de ce phénomène par les collectivités territoriales consiste surtout en un ramassage manuel ou mécanique depuis le littoral. La mise en œuvre de cette dernière méthode est particulièrement délicate dès lors qu'elle a lieu dans les milieux naturels, notamment sur les plages de sable ; les précautions figurent dans un document de la DEAL. Afin de limiter les désagréments engendrés par la décomposition, il est préconisé de procéder au ramassage rapidement et régulièrement, et de préférer l'étalement des algues à leur entassement sur les sites de stockage. Enfin, des barrages flottants, de déviation et de ramassage en mer ont été mis en place par les Directions de la mer, qui en effectuent le suivi. Pour la pose de barrage en mer, il est nécessaire en amont d'obtenir une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime, avec un cahier des charges environnemental à l'appui.</p>

3.8 La découverte sur le rivage de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances dangereuses

Principe	<p>Le maire, responsable de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité sur le rivage, doit prendre toutes les mesures d'urgences exigées par les circonstances au vu de la gravité et de l'imminence du danger, en cas d'échouement sur le rivage de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances toxiques.</p>
Cadre juridique	<ul style="list-style-type: none">- Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes.- Articles L. 2212-1 à L. 2212-4 du code général des collectivités territoriales.
Procédure	<p>En cas de découverte sur le rivage, par un riverain ou un promeneur, de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances toxiques, le maire de la commune littorale, une fois averti, doit impérativement :</p> <ul style="list-style-type: none">- Informer le CODIS ou le CROSS AG en communiquant les éléments d'identification donnés par le découvreur ;- Mettre en place un périmètre de sécurité ;- Faire baliser à l'aide d'une bouée si la mer recouvre la zone à marée haute ;- Informer la population de la présence d'un danger ;- S'abstenir impérativement de toute manipulation. <p>En cas d'illisibilité des marques distinctives, il est recommandé de se comporter comme si l'on était en présence d'un conteneur ou d'un fût dangereux.</p> <p>En aucun cas, le fût ou le conteneur ne doit être ouvert (la compétence revient au directeur de la mer et du littoral, gardien des épaves, ainsi qu'aux pompiers).</p>

3.9 La découverte en mer de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances dangereuses

Principe	Le maire, premier magistrat et correspondant privilégié des autorités maritimes et militaires, doit avertir ou diriger à leur adresse, dans les meilleurs délais, tout recensement de la présence d'épaves flottantes encombrant le trafic maritime ou menaçant l'environnement marin afin de faire cesser le danger en cas de dérive de conteneurs ou fûts.
Cadre juridique	<ul style="list-style-type: none">- Articles L. 5142-1 à L. 5142-8, L. 5242-17, L. 5242-18 et L. 6132-2 du code des transports.- Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes.- Articles L. 111-6, L. 532-1 à L. 532-14 du code du patrimoine.- Articles L. 541-2 et L. 541-3 du code de l'environnement.
Procédure	<p>S'agissant de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances toxiques, le régime juridique s'appliquant est celui des épaves maritimes.</p> <p>1 - CONTENEURS OU FÛTS À LA DÉRIVE</p> <p>Le découvreur doit :</p> <ul style="list-style-type: none">- Tenter de l'identifier à vue : noter les éléments d'identification (taille, couleur, inscription...). Si dégagement de vapeurs toxiques, ne pas s'approcher, se protéger les yeux et la peau ;- Relever la position : latitude-longitude ou amers en appréciant la dérive probable ;- Prévenir le CROSS AG en précisant les éléments d'identification et de position ;- Baliser l'épave : suivant les instructions du CROSS AG et les possibilités du bord. <p>2 - FÛTS RAMENÉS DANS UN ENGIN DE PÊCHE</p> <p>Le découvreur doit :</p> <ul style="list-style-type: none">- Se protéger en revêtant tenue imperméable, des bottes, des gants et des lunettes si possibles ;- Relever tous les éléments permettant une identification et toute information relative à l'état de l'objet (fuite, couleur de l'écoulement, vapeur...);- Prévenir le CROSS AG : en donnant tous les éléments d'information et d'identification. <p>Si le fût est présumé intact et manifestement inoffensif : le sortir de l'engin de pêche et l'arrimer solidement au pont dans un endroit aéré et abrité tout en le manipulant avec précaution. A l'arrivée à quai, remettre le fût aux affaires maritimes ou à défaut aux pompiers.</p>

	<p>Si le fût est endommagé ou présumé intact mais à caractère dangereux, probable ou incertain : le remettre à l'eau ainsi que le poisson capturé en évitant tout contact avec l'objet. Relever la position de largage. Apprécier la dérive. Informer le CROSS AG.</p> <p>En tout état de causes, il est IMPÉRATIF de suivre les recommandations générales suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Se tenir en permanence au vent du fût ;- En cas d'illisibilité des marques distinctives, considérer qu'il s'agit d'un fût ou d'un conteneur dangereux ;- En aucun cas, le fût ou le conteneur ne doit être ouvert.
--	---

3.10 La découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions sur le rivage

<p>Principe</p>	<p>Le maire, responsable de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité sur le rivage, doit prendre toutes les mesures d'urgences exigées par les circonstances au vu de la gravité et de l'imminence du danger en cas de découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions sur le rivage de la commune littorale.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Articles L. 2212-1 à L. 2212-4 du code général des collectivités territoriales. - Articles L. 733-1 et suivants, R. 733-1 et suivants du code de la sécurité intérieure. - Décret n° 2014-1253 du 27 octobre 2014 relatif aux dispositions des livres III, VI et VII de la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure.
<p>Procédure</p>	<p>En cas de découverte, par un riverain ou un promeneur, d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions, sur le rivage (au niveau haut de l'eau à coefficient 120), le maire de la commune littorale, une fois averti, doit impérativement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considérer l'engin comme dangereux, dans TOUS les cas ; - S'abstenir de toute manipulation ; - Protéger au maximum l'engin de tout choc extérieur, par la mise en place d'un périmètre de sécurité ; - Faire baliser la zone à l'aide d'une bouée si la mer recouvre la zone à marée haute ; - Prendre des photos faisant apparaître aux côtés de l'engin un objet usuel standard (pièce de monnaie, briquet, stylo, ...) pour identifier une échelle ; - Informer la population de la présence d'un danger ; - Donner une position GPS de l'engin ou à défaut, prendre un repère visuel le plus précis possible ; - Donner les coordonnées de la personne qui a trouvé l'engin, afin qu'elle puisse être rappelée par la DIV AEM, qui contactera la Mission du Groupe de Plongeurs-Démineurs. <p>Si l'engin est découvert en mer ou sur l'estran (partie du littoral alternativement couverte et découverte par la mer), c'est la marine nationale qui est compétente et responsable de sa neutralisation.</p> <p>Le maire doit avertir le CENTOPS FAA (tél : 05 96 39 57 20 / emia-antilles-ccmo.h24.fct@intradef.gouv.fr)</p> <p>Si l'engin est découvert en amont de l'estran, c'est la Sécurité Civile qui est compétente. Le maire signale au centre de traitement des appels de la police et de la gendarmerie toute découverte, en composant le 17.</p> <p>Le maire doit confirmer la demande d'intervention par téléphone au CENTOPS FAA, en précisant la nature de l'engin, le lieu où il se trouve, les coordonnées de la personne qui a trouvé l'engin et transmettre des photos dans la mesure du possible.</p>

3.11 La découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions de guerre en mer

<p>Principe</p>	<p>La marine nationale est compétente pour assurer la neutralisation, l'enlèvement et la destruction d'explosifs et engins de guerre découverts en mer ou sur l'éstran. Tout capitaine ou patron de navire ayant découvert un engin explosif suspect a l'obligation de le signaler sans délai.</p>
<p>Cadre juridique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Décret n° 2014-1253 du 27 octobre 2014 relatif aux dispositions des livres III, VI et VII de la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure. - Article R. 610-5 du code pénal. - Article L. 5242-2 du code des transports. - Instructions Nautiques IN C2A du SHOM.
<p>Procédure</p>	<p>1 - SIGNALER SANS DÉLAI TOUTE DÉCOUVERTE D'ENGIN EXPLOSIF SUSPECT AU CROSS AG OU À LA CAPITAINERIE DU PORT LE PLUS PROCHE, EN PRÉCISANT :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nom et le numéro du navire ; - La position en coordonnées géographiques ; - La nature et la description de l'engin (avec photo si possible) ; - Les coordonnées téléphoniques du bord pour être contacté par le chef de mission du Groupe de Plongeurs- Démineurs de métropole désigné. <p>2 - PROCÉDURES À SUIVRE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gagner l'une des zones temporaires de dépôt afin d'y mouiller l'engin suspect. - Si le navire ne peut gagner sans risque la zone de dépôt, remettre l'engin à l'eau à l'écart des chenaux de navigation et, dans la mesure du possible, par des fonds supérieurs à 15 mètres. - Dans tous les cas, relever les coordonnées géographiques du point d'immersion de l'engin. - Si l'engin est mouillé dans des fonds inférieurs à 15 mètres, baliser le point de mouillage. - Lorsque la remise à l'eau est jugée dangereuse, le navire doit attendre l'arrivée de l'équipe d'intervention (sur la zone de dépôt s'il a pu l'atteindre ou sur la zone de relevage). <p>3 - INTERVENTION</p> <p>La marine nationale assure l'enlèvement et la neutralisation de l'engin. En permanence, le capitaine du navire doit se conformer aux recommandations du CROSS AG et aux directives du DDG AEM. En tout état de cause, il est IMPÉRATIF de suivre ces recommandations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne jamais pénétrer dans un port ; - Ne pas se rapprocher du rivage ; - Se tenir éloigné des autres navires (au moins 100 mètres) ; - Toujours considérer l'engin comme dangereux et ne pas tenter de le récupérer ;

	<ul style="list-style-type: none">- Limiter les manipulations en évitant les chocs. <p>Les infractions à ces dispositions exposent leurs auteurs aux poursuites prévues par les articles R.610-5 du code pénal et L.5242-2 du code des transports.</p>
--	--

ANNEXE 1

CONSTATATION ET POURSUITE DES INFRACTIONS

Principe	Espace réglementé tout comme le territoire métropolitain, la mer peut être le théâtre de constatations et de poursuites des infractions.
Cadre juridique	<ul style="list-style-type: none">- Code pénal ;- Code de procédure pénale ;- Code des transports ;- Code rural et de la pêche maritime ;- Code de l'environnement.
Procédure	<p>En France, la constatation des infractions implique quatre administrations de l'État qui interviennent en mer : les Affaires maritimes, les Douanes, la Gendarmerie (maritime et départementale) et la Marine nationale.</p> <p>Les infractions susceptibles d'être relevées en mer ou le long des côtes françaises de la façade maritime Antilles 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.</p> <p>1 - COMPÉTENCES POUR CONSTATER LES INFRACTIONS</p> <p>Le principe de base est que les personnes habilitées à constater les infractions sont limitativement énumérées par une loi : code pénal, code de procédure pénale, code des transports, code de l'environnement, code rural et de la pêche maritime.</p> <p>On distingue deux catégories de personnes habilitées :</p> <ul style="list-style-type: none">- Celles qui ont une compétence générale sur toutes les infractions : ce sont les personnes ayant la qualité d'officier de police judiciaire. Les agents de police judiciaire en tenue peuvent constater les infractions à la loi pénale dans la limite territoriale des compétences de l'officier de police judiciaire auprès duquel ils sont détachés. Ainsi, les personnels en tenue ayant qualité d'agent de police judiciaire, détachés auprès d'un maire, sont habilités à relever les infractions en matière de police de la navigation dans la bande littorale des 300 mètres ;- Celles qui ne peuvent verbaliser qu'un seul type d'infraction expressément prévu par les textes : il s'agit par exemple des agents assermentés par la mairie ou des commandants de navires de la Marine nationale. <p>2 - LA POURSUITE DES INFRACTIONS</p> <p>À la suite de la commission d'une infraction faisant l'objet d'une procédure, d'un procès-verbal, l'agent transmet :</p> <ul style="list-style-type: none">- Au procureur de la République compétent si l'infraction est sanctionnée par le code pénal ou un texte spécifique (code des transports, lois réprimant les actes de pollution...) ; si ce magistrat

décide de poursuivre la personne ayant commis l'infraction, elle est traduite devant le tribunal de police ou le tribunal correctionnel selon la gravité des sanctions prévues ;

- Au directeur départemental des territoires et de la mer concernée, si l'infraction concerne des manquements aux règles de la navigation ou de la signalisation des navires. Au vu des circonstances de l'infraction, le directeur saisit le procureur de la République s'il estime que la juridiction pénale est compétente.

COMPÉTENCE GÉNÉRALE (limitée à une portion du territoire)

Officiers de police judiciaire OPJ :

- Maires et leurs adjoints ;
- Policiers et gendarmes OPJ ;
- Policiers et gendarmes APJ ;
- Agents de police judiciaire adjoints ;
- Gendarmes adjoints ;
- Adjoints de sécurité ;

COMPÉTENCE LIMITÉE À DES TEXTES SPÉCIFIQUES ET AUX ARRÊTÉS DU DDG AEM (navigation, sécurité, etc.)

- Administrateurs des affaires maritimes, inspecteurs, contrôleurs et agents habilités ;
- Commandants et officiers en second des navires de la marine nationale ;
- Syndics ;
- Douaniers.

COMPÉTENCE LIMITÉE AUX INFRACTIONS AUX ARRÊTÉS MUNICIPAUX

- Agents assermentés par le maire : par exemple : *Garde-champêtre, agent municipal, etc.*

COMPÉTENCE LIMITÉE AUX INFRACTIONS RELATIVES AU DOMAINE PUBLIC MARITIME

- Ingénieurs des ports des travaux publics.
- Techniciens des travaux publics de l'État.
- Officiers et agents habilités des ports.

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

ANNEXE 2

ANNUAIRE

<u>Nom de l'entité</u>	<u>Courriel(s)</u>	<u>Numéro(s) de téléphone</u>
<u>PREFECTURE</u>		
Préfecture de la Martinique	secretaires-prefet@martinique.pref.gouv.fr	05 96 39 38 71 05 96 39 38 51
<u>SERVICES ET DIRECTIONS MARITIMES 972 (et 971)</u>		
Division « action de l'Etat en mer » aux Antilles	Chef de division : aemantilles@orange.fr Adjoint au chef de division : adjoint.aem@outlook.fr RCAEM : comarantilles.coord.intel@wanadoo.fr Fonctionnel : emia-antilles-cellule-aem.contact.fct@intradef.gouv.fr	06 96 45 68 45 06 96 45 68 45 06 96 45 68 45 05 96 39 56 51 05 96 39 56 53
Direction de la mer de la Martinique	Directeur DM972 : PELTIER Michel michel.peltier@developpement-durable.gouv.fr dm-martinique@developpement-durable.gouv.fr	0596 60 79 84 05 96 60 79 94
Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la Martinique	Directeur DEAL 972 : BOURVEN Patrick patrick.bourven@developpement-durable.gouv.fr michel.hauuy@developpement-durable.gouv.fr fabien.vedie@developpement-durable.gouv.fr	06 96 97 37 77
Service interministériel de défense et de protection civiles de la Martinique	Chef du SIDPC 972 : DUPEUX Loic loic.dupeux@martinique.pref.gouv.fr sidpc@martinique.pref.gouv.fr	05 96 39 39 30 06 96 83 66 11

Direction de la mer de la Guadeloupe	<p>Directeur DM 971 : VASLIN Jean-Luc jean-luc.vaslin@developpement-durable.gouv.fr</p> <p>dm-guadeloupe@developpement-durable.gouv.fr</p>	<p>05 90 41 95 50</p> <p>05 90 41 95 50</p>
Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la Guadeloupe	<p>Directeur DEAL 971 : BOYER Jean-François jean.francois-boyer@developpement-durable.gouv.fr</p> <p>laurent.condomines@developpement-durable.gouv.fr</p> <p>melina.laurent@developpement-durable.gouv.fr</p>	<p>05 90 99 4381</p> <p>05 90 99 4342</p>
Service interministériel de défense et de protection civiles de la Guadeloupe	<p>sidpc@guadeloupe.pref.gouv.fr</p> <p>suzanne.foucan@guadeloupe.pref.gouv.fr</p>	<p>05 90 99 39 51</p>
<u>CENTRES EXPERTS DE ZONE MARITIME ANTILLES</u>		
Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane	<p>Directeur du CROSS AG : MOREL Alexis alexis.morel@developpement-durable.gouv.fr</p> <p>fortdefrance.mrcc@developpement-durable.gouv.fr</p> <p>antilles@mrccfr.eu</p>	<p>06 96 98 96 97</p> <p>196</p>
Centre opérations des forces armées aux Antilles	<p>Chef du CENTOPS FAA : PERON Mikael mikael.peron@intradef.gouv.fr</p> <p>emia-antilles-ccmo.h24.fct@intradef.gouv.fr</p>	<p>06 96 27 48 57</p> <p>05 96 39 57 20</p>
Centre de sécurité des navires Antilles-Guyane	<p>Directeur du CSN AG : SONNEFRAUD Christophe christophe.sonnefraud@developpement-durable.gouv.fr</p> <p>sebastien.grycan@developpement-durable.gouv.fr</p>	<p>06 96 40 44 99 ou 05 96 60 42 44</p> <p>06 96 40 55 99 ou 05 96 60 42 44</p>
Centre des opérations douanières	<p>cod-antilles-guyane@douane.finances.gouv.fr</p>	<p>05 96 70 73 33</p> <p>06 96 71 41 00</p>

CENTRES EXPERTS NATIONAUX (Métropole)

Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution	Directeur du CEPPOL : LHOTELAIN Claude claude.lhotelain@intradef.gouv.fr ceppol@intradef.gouv.fr	06 85 07 46 77 02 98 22 52 79
CEDRE	contact@cedre.fr	06 07 84 47 32 02 98 33 10 10 06 74 79 76 66

ANNEXE 3

DOCUMENTS UTILES

BALISAGE MARITIME - Système AISM - Région B.

<p style="text-align: center;">SYSTEME LATERAL</p> <p>Bâbord Tribord</p> <p>Exemples: Feu vert. Feu rouge. Exemples: Eclats, Isophase, Occultations, Scintillant</p>	<p style="text-align: center;">MARQUE D'EAUX SAINES</p> <p>Feu blanc</p> <p>Iso. Occ. E. long ou lettre morse A</p>
<p style="text-align: center;">SYSTEME CARDINAL</p> <p>N. W. E. S.</p> <p>Feu blanc sc. rap. ou sc.</p> <p>Feu blanc sc. rap. (9) en 10s. ou sc. (9) en 15s.</p> <p>Feu blanc Sc. rap. (3) en 5s. ou sc. (3) en 10s.</p> <p>Feu blanc sc. rap. 6 + é.l. en 10s. ou sc. 6 + é.l. en 15s.</p>	<p style="text-align: center;">MARQUES SPECIALES</p> <p>Feu jaune</p> <p style="text-align: center;">DANGER ISOLE</p> <p>Feu blanc à 2 éclats groupés</p>

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		

Site de la préfecture de la Martinique – division « action de l'Etat en mer » :

<http://www.martinique.pref.gouv.fr/Services-de-l-Etat/Prefecture-et-sous-prefectures/L-Action-de-l-Etat-en-mer/L-Action-de-l-Etat-en-mer>

