

# Table ronde des gestionnaires

## Façade / Sous région Marine Manche Mer du Nord

Le 10 juin 2014 – 16h45- 18h30

Gîte Domaine de Normandie 50 240 Carnet (Baie du Mont Saint Michel) (50)

### Séance en atelier Contrôle et surveillance

#### Atelier 1 : Police et réglementation

Barthélémy GONELLA

- Coordination des pouvoirs de police dans les AMP et implication de la chaîne judiciaire associée
- Signalétique maritime des périmètres en réserve et zones réglementées au sein des AMP

Pour qu'une surveillance soit efficace, il faut :

- Prévenir (informer)
- Alerter
- Contrôler
- Sanctionner (si besoin)

#### 1. Prévenir

##### 1.1 Le balisage

L'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM), association non gouvernementale regroupant essentiellement les services chargés dans le monde de l'installation et de l'exploitation d'aides à la navigation visuelles, sonores et radioélectriques, est en charge de la normalisation du balisage (entre autre).

Au niveau national, la Commission des Phares a pour mission de donner aux Ministres intéressés son avis sur toutes les affaires relatives à la signalisation maritime et aux aides à la navigation mettant en œuvre des moyens optiques, acoustiques ou radioélectriques ainsi qu'aux systèmes de surveillance de la navigation maritime.

Le système de balisage comprend cinq types de marques :

- 1 : Les marques latérales, dont l'emploi est associé à un « sens conventionnel de balisage » ;
- 2 : Les marques cardinales, dont l'emploi est associé à celui du compas du navire, et qui indiquent où le navire peut trouver des eaux saines ;
- 3 : Les marques de danger isolé indiquant les dangers isolés d'étendue limitée autour desquels les eaux sont saines ;
- 4 : Des marques d'eaux saines indiquant qu'autour de telles marques, les eaux sont saines (par exemple, marques de milieu de chenal) ;
- 5 : Des marques spéciales n'ayant pas pour but principal d'aider la navigation mais indiquant une zone ou une configuration mentionnée dans les documents nautiques.

Le balisage constitue une initiative d'aide à la navigation, mais essentiellement tournée vers la sécurité maritime (4 marques/5), nécessite un arrêté préfectoral, **nécessite une information** (carte marine), reste peu visible de loin, est onéreux et potentiellement dangereux (entrave à la libre circulation s'il ne marque pas un danger).

Le balisage d'AMP ne semble pas convenir à la haute mer. Néanmoins, il peut être employé à moins de 300m du rivage avec des marques spéciales.

## **1.2. La cartographie**

Sur terre, sur mer comme dans les airs, même avec l'emploi du GPS, on ne peut naviguer sans carte. Toutes les informations y sont rapportées.

À ce jour, la cartographie reste le meilleur moyen d'information pour les navigants. Il est donc nécessaire de développer l'information au travers de cet outil et, demain, des ECDIS, base de données officielles, tenue à jour et vérifiée par un service hydrographique, composant une carte électronique de navigation (ENC) associée à un équipement embarqué permettant d'exploiter automatiquement ces données. L'AAMP s'y emploie en soutien du SHOM.

## **2. Alerter**

Alerter nécessite d'avoir des instances de contrôle identifiées vers lesquelles se retourner.

Une synergie entre les deux principales autorités que sont le Préfet Maritime et le Préfet de Région pour tout ce qui touche l'environnement en mer et à terre est en cours d'élaboration au travers des commissions administratives de façade (CAF).

Elle devrait s'accompagner d'une organisation se déclinant jusqu'au niveau départemental.

## **3. Contrôler**

Contrôler nécessite d'avoir des orientations et des moyens.

### **3.1. Orientation**

Les DIRM sont actuellement responsables de la rédaction des PIRC/Pêche (Plans Interrégionaux de Contrôle de la pêche).

Secrétaire des CAF, elles vont également être en charge de la rédaction des PIRC/Env. pour la mer en s'appuyant sur l'AAMP.

### **3.2. Moyens**

Les moyens existants (humains et matériels) sont nombreux mais disparates.

La création des inspecteurs de l'environnement à l'été 2013 est une simplification des structures même si les agents des réserves ne bénéficient pas de ce statut.

Il reste à coordonner l'ensemble des moyens au travers de structures locales existantes que sont les MIPE (missions Interservices des Polices de l'Environnement). Cette coordination devrait s'accroître dès la diffusion des PIRC/Env.

## **4. Sanctionner**

Les agents assermentés ne peuvent que faire le constat d'infraction (rédaction de procès-verbaux) mais c'est à la justice de sanctionner.

Une coordination entre le Ministère de la Justice et le MEDDE devrait aboutir à un système de suivi du traitement des infractions liés à l'environnement et permettre d'identifier les raisons de la poursuite ou non de sanction.

En amont, il sera nécessaire d'appliquer les PIRC/Env. lorsqu'ils seront validés et poursuivre la sensibilisation des procureurs sur l'importance de la justice pour la protection de l'environnement.