



## THÈME 9

# Sécurité et sûreté maritimes



- FICHE ACTION 10-SEC-A01 ..... 145
- FICHE ACTION 10-SEC-A02 ..... 147
- FICHE ACTION 10-SEC-A03 ..... 149





## 10 – SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

### ► Action 10-SEC-A01

*Maintenir les capacités de réaction existantes notamment en capitalisant sur les retours d'expérience, les formations et la vie de réseau*



Secteurs géographiques

1 2 3 4 5 6 7

#### Items de la vision

**Vision 1.1 - 1.2 et 1.3 :** Le maintien d'un patrimoine littoral et marin d'exception

- Une bonne qualité de l'eau pour l'ensemble des acteurs
- Le bon état écologique atteint, garantissant la préservation des milieux marins et littoraux d'exception
- Des territoires littoraux résilients face aux risques littoraux

Descripteurs du BEE	1 OM	1 PC	1 MMT	1 HBB	1 HBP	2 ENI	3 ESC	4 RST	5 EUT	6 IFM	7 HYD	8 CNT	9 SAN	10 DCH	11 BRU
Thématiques socio-économiques concernées	1 PCH	2 AQU	3 POR	4 IND	5 EMR	6 SED	7 PLA								
	8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	13 INO	14 FOR	Action transversale Gouvernance							

#### Contexte et objet de l'action

Depuis les années 1970-1980, un certain nombre de mesures ont été prises pour réduire les risques de pollutions accidentelles en mer. Avec la mise en place des dispositifs de séparation de trafic et le Memorandum de Paris en 1982 qui vise à améliorer la sécurité maritime par la prévention des abordages et un meilleur contrôle des navires dans les ports, les accidents en mer se sont espacés dans le temps et mettent de moins en moins en cause des quantités importantes de matières.

Ce contexte est venu corroborer les réflexions en cours pour diminuer les moyens alloués au volet POLMAR mer. Ces échanges se sont récemment traduits par la création d'un centre unique POLMAR terre à Brest, qui conserve et met à disposition le matériel de lutte en tant que de besoin, et le maintien de deux antennes locales, une à Dunkerque et une au Verdon, pour être en capacité de réagir au plus vite en cas d'accidents.

Parallèlement, à terre, les mesures de préparation à la lutte sur le littoral consistent à maintenir la capacité opérationnelle du volet POLMAR terre en fournissant dans les meilleurs délais aux autorités compétentes les moyens d'agir. Il est donc primordial de préserver les capacités de réaction existantes, notamment en capitalisant sur les retours d'expériences, les formations et la vie de réseau.

Cette mesure, qui vise à réduire et contenir les risques de pollution en optimisant les moyens de surveillance, de contrôle et de lutte, contribue également à la réduction des déchets et contaminants d'origine maritime et accidentelle.

## Liste des sous-actions

Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼	Sous-action 3 ▼
<p><b>Mettre à jour le volet POLMAR terre des départements en s'assurant qu'ils correspondent à la réalité</b></p> <p>Première concernée par la pollution de son littoral, la commune apporte en premier ressort une réponse à terre en mobilisant ses propres moyens sous la direction de son maire. Mais lorsque les conséquences de l'accident dépassent ses capacités, le préfet de département prend le relais et dirige les opérations en activant le volet POLMAR terre de l'ORSEC départemental. Si les risques dépassent l'échelle du seul département, c'est le préfet de zone de défense et de sécurité qui coordonne les préfets concernés.</p> <p>La préparation à cette lutte contre les pollutions maritimes sur le littoral doit régulièrement être adaptée aux menaces environnantes et aux moyens à disposition, qu'ils soient techniques ou organisationnels. Pour ce faire, cette sous-action se traduira par la mise à jour continue des volets POLMAR terre départementaux en tenant compte des retours d'expérience et en s'interrogeant sur l'optimisation des points d'ancrage en fonction des zones protégeables et des évolutions (nature des pollutions, organisation des différentes administrations).</p>	<p><b>Faciliter le suivi régulier de formations</b></p> <p>Le dispositif POLMAR terre repose sur des moyens humains diversifiés que le délégué de la DREAL de zone de défense et sécurité mobilise autour d'actions de formation (déchets...). Dans ce cadre, il veille notamment à la juste formation de l'ensemble des acteurs susceptibles d'intervenir face à une pollution maritime en s'appuyant sur les formations dispensées par le CEREMA, le CEDRE ou les centres de stockages des DIRM pour être rapidement opérationnels en cas de réquisition. Le correspondant POLMAR départemental des DDTM peut également solliciter des formations.</p> <p>En l'absence de plan de suivi de formations à la lutte contre les pollutions maritimes, cette sous-action vise à s'assurer d'un suivi régulier et effectif de ces formations en les proposant et les dispensant notamment aux parties prenantes au sein des collectivités.</p>	<p><b>Favoriser les actions de proximité entre les centres POLMAR et les collectivités territoriales sous l'autorité conjointe de la DREAL de zone de défense et sécurité et de la DIRM pour assurer une vie de réseau</b></p> <p>Le volet POLMAR terre se compose d'un réseau d'acteurs qu'il faut former et entretenir afin d'en conserver la force d'action. Pour ce faire, des exercices avec déploiement de matériels permettent d'évaluer l'efficacité du volet POLMAR terre, d'entraîner les acteurs potentiellement impliqués, d'apprendre aux différentes parties prenantes à agir ensemble et de mesurer la disponibilité et l'efficacité des matériels dédiés.</p> <p>Parmi les centres de stockage de matériels spécialisés dans la lutte contre la pollution, celui du Verdon est une vraie plus-value pour la façade Sud-Atlantique. Outre ses capacités à stocker et entretenir les matériels et les équipements pour les mettre à disposition en cas de pollution, il dispose des ressources humaines connaissant les différents matériels, des points d'entrée dans les différents services locaux (collectivités, DDTM) et d'un réseau stabilisé déjà en place pour agir.</p> <p>L'entretien soutenu et régulier de ce réseau est une nécessité absolue pour garder l'efficacité du dispositif. Cette sous-action vise à favoriser les actions de proximité entre les centres POLMAR et les collectivités territoriales sous l'autorité conjointe de la DREAL de zone de défense et sécurité et de la DIRM pour assurer une vie de réseau. Elle pourrait se traduire par des points d'information réciproques réguliers et des contacts de terrain visant à conserver les habitudes de travail conjointes.</p>
Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼	Sous-action 3 ▼
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2022
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027 (action continue)	2027 (action continue)
<b>Pilote(s)</b>	DIRM/DREAL de zone de défense et sécurité	DIRM/DREAL de zone de défense et sécurité
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	DDTM, collectivités	DDTM, collectivités
<b>Financements potentiels</b>	État, collectivités, fonds communautaires	État, collectivités, fonds communautaires
<b>Action au titre de la DCSSM</b>	non	

## 10 – SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

### ► Action 10-SEC-A02

*Mobiliser et sensibiliser l'ensemble des acteurs pour assurer la sécurité des conditions de navigation*



Secteurs géographiques

1 2 3 4 5 6 7

#### Items de la vision

**Vision 1.2 :** Le maintien d'un patrimoine littoral et marin d'exception

- Le bon état écologique atteint, garantissant la préservation des milieux marins et littoraux d'exception

**Vision 2.5 :** Une économie maritime et littorale respectueuse des équilibres écologiques

- Une coexistence harmonieuse des usages, économe des ressources et des espaces

Descripteurs du BEE	1 OM	1 PC	1 MMT	1 HBB	1 HBP	2 ENI	3 ESC	4 RST	5 EUT	6 IFM	7 HYD	8 CNT	9 SAN	10 DCH	11 BRU	
Thématiques socio-économiques concernées	1 PCH	2 AQU	3 POR	4 IND	5 EMR	6 SED	7 PLA									
	8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	13 INO	14 FOR	Action transversale Gouvernance								

#### Contexte et objet de l'action

Pour les usagers et gens de mer, les conditions de navigation dépendent de la détention des bonnes informations nautiques et la compréhension d'un balisage entretenu et évolutif en fonction des usages. La signalisation maritime et visuelle gérée par la DIRM demeure indispensable aux usagers de la mer. En complément, de nouveaux supports essentiellement digitaux ou infographiques commencent à être proposés aux navigateurs.

Sur la façade Sud-Atlantique, 4 bassins de navigation nécessitent tout particulièrement un balisage strict et efficace : les Pertuis d'Antioche, ceux de Maumusson, le Bassin d'Arcachon (passe d'entrée et intérieur) et l'estuaire de la Gironde. Pour l'estuaire de la Gironde, le Grand Port maritime de Bordeaux, qui assure le dragage du chenal et son suivi bathymétrique, a entrepris des travaux en 2014 pour modifier l'axe du chenal de navigation. A priori, ce dernier n'évoluera pas dans le pas de temps du DSF. Matérialisées par un balisage, ces informations nautiques assurent les conditions de navigation sur l'estuaire. Le Pertuis d'Antioche est délimité par les îles d'Oléron, d'Aix et de Ré, ce qui en fait un bassin de navigation relativement abrité des vagues lorsque les conditions de mer et de vent sont soutenues à l'extérieur de la zone. Cette zone étant également connue des sports nautiques, un balisage strict est déjà en place. S'agissant du Pertuis de Maumusson qui met en relation l'océan Atlantique et le coureau d'Oléron, c'est un bassin de navigation difficile et peu fréquenté du fait de régimes de courant particulièrement puissants, des remous caractéristiques des phénomènes de maelstrom et de formation de déferlantes. Le balisage y est donc déjà adapté, contrôlé et modifié de façon régulière. Concernant le Bassin d'Arcachon, la passe d'entrée fluctue en permanence. Une convention associant la DDTM, la DIRM SA et le Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) est stabilisée depuis longtemps et permet d'adapter le balisage en fonction des données de la campagne annuelle de bathymétrie.

Cette action vise à mobiliser et sensibiliser l'ensemble des acteurs pour assurer la sécurité des conditions de navigation. Elle permet aussi de partager la connaissance sur le balisage et la topographie des fonds marins et plus particulièrement, celle relative à l'accès aux ports et aux principaux chenaux de navigation.

## Liste des sous-actions

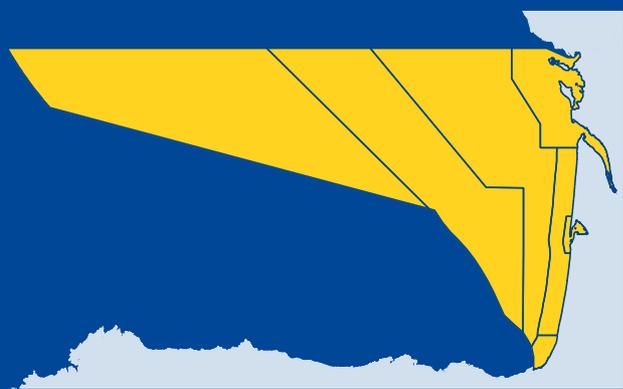
Sous-action 1 ▼		Sous-action 2 ▼	
<p><b>Pérenniser l'action commune État-SIBA pour un accès optimal au Bassin d'Arcachon</b></p> <p>Au sein du Bassin d'Arcachon, le syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) assure l'entretien et la pose du balisage sous le contrôle de la DIRM SA. Pour garantir des conditions de navigations sûres et sécuriser l'accès au Bassin d'Arcachon (en diminuant les risques notamment d'échouage), cette sous-action vise à pérenniser l'action commune État-SIBA. La convention passée entre le SIBA et le préfet de région qui établit cette prise en compte d'intérêt réciproque en termes de sécurité et de navigation, doit être perpétuée.</p>		<p><b>Sensibiliser les élus sur leurs responsabilités en termes de conception et de mise en œuvre des plans de balisage police des plages</b></p> <p>Le littoral est un espace réglementé, notamment par une signalisation codifiée dont il faut respecter les règles pour des questions de sécurité. Ce balisage permet notamment de signaler aux navigateurs les chenaux de navigation et les dangers existants dans la borne des 300 mètres, qu'ils soient visibles ou recouverts par la mer. Sur les plages, les bouées de délimitation signalent aux baigneurs les zones réservées à la baignade et les chenaux d'accès pour les bateaux. Fixé par arrêtés du maire et du préfet maritime, le plan de balisage d'une plage permet de garantir la sécurité des usagers du plan d'eau. Il doit donc être actualisé en tant que de besoin et le balisage effectif doit impérativement lui correspondre en tous points.</p> <p>Cette sous-action vise à sensibiliser les communes littorales aux plans de balisage afin d'améliorer les arrêtés de balisage et de s'assurer du taux de compatibilité entre les plans de balisage et le balisage effectif.</p>	
	Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼	
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	
Pilote(s)	DIRM	DIRM	
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	DDTM, SIBA, région	DDTM, SIBA, région	
Financements potentiels	État, fonds communautaires	État, fonds communautaires	
Action au titre de la DCSMM		non	

# 10 – SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES



## ► Action 10-SEC-A03

Optimiser le dispositif de surveillance de la façade



Secteurs géographiques

1 2 3 4 5 6 7

### Items de la vision

**Vision 1.1 - 1.2 et 1.3 :** Le maintien d'un patrimoine littoral et marin d'exception

- Une bonne qualité de l'eau pour l'ensemble des acteurs
- Le bon état écologique atteint, garantissant la préservation des milieux marins et littoraux d'exception
- Des territoires littoraux résilients face aux risques littoraux

Descripteurs du BEE	1 OM	1 PC	1 MMT	1 HBB	1 HBP	2 ENI	3 ESC	4 RST	5 EUT	6 IFM	7 HYD	8 CNT	9 SAN	10 DCH	11 BRU
Thématiques socio-économiques concernées	1 PCH	2 AQU	3 POR	4 IND	5 EMR	6 SED	7 PLA								
	8 TOU	9 RSQ	10 SEC	11 PAY	12 R-CO	13 INO	14 FOR	Action transversale Gouvernance							



### Contexte et objet de l'action

Pour faciliter les interventions et permettre une gestion optimale des situations à risques, l'ensemble des moyens nautiques de surveillance disponibles sur la façade Sud-Atlantique doit être en capacité d'agir et de réagir proportionnellement aux risques encourus. Pour ce faire, cette action vise à optimiser le dispositif de surveillance à l'échelle de la façade pour qu'aucun point du territoire ne soit à l'abandon. Cette adaptation du dispositif passe par le recours à des moyens nautiques et technologiques performants et numériques. Au-delà de la cartographie des ports refuges, il pourrait aussi se décliner par le maintien d'une antenne de surveillance maritime à l'échelle de la façade Sud-Atlantique grâce à l'appui des moyens de l'action de l'État en mer et au positionnement des bons moyens nautiques au bon endroit pour avoir les capacités d'agir.

## Liste des sous-actions

### Sous-action 1 ▼

#### Entretenir l'inventaire des lieux de refuges par l'autorité maritime

L'article 20 de la directive n°2002/59/CE fixe aux États membres l'obligation d'établir des plans en vue d'accueillir les navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction en tenant compte des directives pertinentes de l'Organisation Maritime Internationale.

Face à l'importance des dommages, tant écologiques qu'économiques, que des navires en difficulté pourraient causer, l'ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 fixe les bases de la réglementation applicable. L'instruction ministérielle du 29 juillet 2004 relative à l'accueil des navires en difficulté dans les lieux de refuges explicite le dispositif qui permet d'admettre, éventuellement et si c'est la meilleure solution, un navire en difficulté dans un lieu afin de limiter l'ampleur des conséquences d'une avarie. Cette sous-action vise à mettre à jour et préparer les lieux de refuges de la façade Sud-Atlantique à l'accueil de navires en difficulté.

### Sous-action 2 ▼

#### Maintenir les moyens de sauvetage et d'assistance existants à proximité des sites de navigation, des ports et des espaces où se développent les énergies marines renouvelables

Contrairement au remorquage et à l'assistance au navire qui sont payants, le sauvetage de toute personne en détresse en mer est gratuit et obligatoire (loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer et loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes). Pour anticiper tous risques, il est donc nécessaire de disposer du bon moyen nautique au bon endroit.

En France, ce sont les CROSS qui reçoivent les alertes des usagers de la mer *via* leur veille permanente des fréquences du système mondial de détresse et de sécurité en mer. Ils décident alors et dirigent les opérations de sauvetage mises en place en mobilisant des moyens nautiques et aériens de l'État, des moyens nautiques de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM), des moyens nautiques des collectivités locales (postes de plage, sapeurs-pompier) et/ou des moyens privés. Selon la situation et sous la coordination des CROSS, les moyens mobilisés effectuent ensuite les opérations de recherche, assistent les navires en difficulté, donnent les premiers soins et évacuent les blessés à terre.

Cette sous-action vise à maintenir les moyens de sauvetage et d'assistance existants à proximité des sites de navigation, des ports et des espaces où se développent les énergies marines renouvelables. En plus d'un positionnement optimal des moyens nautiques et aériens de l'État le long et à proximité du littoral, elle se traduira par des actions de formations proposées par les services de l'État dans les lycées maritimes pour que chaque acteur impliqué puisse mettre à jour ses connaissances et rester opérationnel sur la durée en cas de mobilisation.

	Sous-action 1 ▼	Sous-action 2 ▼
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027
Pilote(s)	DIRM/Préfecture maritime	DIRM/Préfecture maritime
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	les services de l'État assurant les missions de l'Action de l'État en Mer (AEM), SNSM	les services de l'État assurant les missions de l'Action de l'État en Mer (AEM), SNSM
Financements potentiels	État, fonds communautaires, collectivités territoriales	État, fonds communautaires, collectivités territoriales

Action au titre de la DCSMM non