

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la Transition Ecologique et
Solidaire

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Sous-direction de la sécurité maritime

Bureau des phares et balises

K00

Note technique du 27 mars 2018

**pour la mise en œuvre des nouvelles dispositions issues du décret
n°2017-1653 relatif à la signalisation maritime du 30 novembre 2017**

NOR : TRAT1801744N

(Texte non paru au *Journal officiel*)

**La ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire,
chargée des transports**

Pour attribution :

Préfets de région Normandie, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine, Provence-Alpes-Côte-d'Azur

- Direction interrégionale de la mer (DIRM)

Préfets de région Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion

- Direction de la mer (DM)

Préfet de Saint Pierre et Miquelon

Pour information :

Secrétariat général du Gouvernement

Secrétariat général du MTES et du MCT (SG/SPES – SG/DAJ)

Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM)

Résumé :

La publication d'un corpus de trois textes relatifs à la signalisation maritime constitue le nouveau socle réglementaire nécessaire à l'exécution des missions de signalisation maritime.

Ce nouveau corpus réglementaire a pour objectif de refonder juridiquement les principes de la signalisation maritime, tout en adaptant l'organisation et le fonctionnement du réseau en matière de création, modification et suppression d'aides à la navigation à ce nouvel environnement.

Le décret n°2017-1653 du 30 novembre 2017 relatif à la signalisation maritime définit les aides à la

navigation et institue les notions d'établissement de signalisation maritime (ESM) et d'aide à la navigation de complément (ANC). Il crée la commission des phares et des autres aides à la navigation (CPAN), centrée sur les sujets stratégiques et prospectifs, ainsi que sur les problématiques inhérentes à la navigation maritime et il précise son fonctionnement.

L'arrêté du 30 novembre 2017 portant définition du système de balisage maritime et de son référentiel nautique introduit :

- les règles du système de balisage français reprenant différentes dispositions internationales ;
- la classification des aides et leur objectif de disponibilité ;
- le référentiel nautique et technique ;

Le second arrêté du 30 novembre 2017 relatif au traitement des dossiers de signalisation maritime, précise la compétence des directeurs interrégionaux de la mer (DIRM) et directeurs de la mer (DM).

La présente note technique est destinée à préciser les modalités d'application de ces trois textes.

Catégorie : mesure d'organisation des services retenus par le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit ;		Domaine : transport, équipement, logement, tourisme, mer ;	
Type : Instruction du gouvernement et /ou <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non		Instruction aux services déconcentrés <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
Mots clés liste fermée : <Transports_Activités Maritimes_Ports/>		Mots clés libres : signalisation maritime – balisage – aides à la navigation – commission des phares	
Texte(s) de référence : <ul style="list-style-type: none"> - décret n°2017-1653 du 30 novembre 2017 relatif à la signalisation maritime - arrêté du 30 novembre 2017 portant définition du système de balisage maritime et de son référentiel nautique - arrêté du 30 novembre 2017 relatif au traitement des dossiers de signalisation maritime 			
Cirulaire(s) abrogée(s):			
Date de mise en application : immédiate.			
Pièce(s) annexe(s) : <ul style="list-style-type: none"> - annexe 1 : synoptique de la procédure de création, modification, suppression de balisage ; - annexe 2 : modèle de décision de création/modification/suppression de balisage 			
N° d'homologation Cerfa :			
Publication	Au bulletin officiel du ministère	Circulaires.legifrance.gouv.fr	Non publiée
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1. Le contexte de la démarche

1.1. Contexte

Les missions de signalisation maritime sont confiées à la direction des affaires maritimes (DAM) selon les termes des engagements du gouvernement français, contractant à la convention

SOLAS : chapitre V, règle 13 : « chaque gouvernement contractant s'engage à fournir, quand il le juge possible et nécessaire (...) toute aide requise en fonction du trafic et du degré de risque ».

Ces dernières années, sans que la nature des missions qui en découlent ait fondamentalement changé, l'environnement dans lequel elles s'exercent a fortement évolué : innovations technologiques, enjeux environnementaux, émergence de nouveaux modes de navigation, planification et cohabitation des différents usages de l'espace marin et littoral.

Par ailleurs, l'organisation dédiée à l'exercice des missions s'est recomposée en un réseau mobilisant les compétences et les moyens de structures aux statuts variés : administration centrale, services déconcentrés et services spécialisés, service à compétence nationale, ou encore établissements publics. Les interlocuteurs et partenaires se sont multipliés et diversifiés : Association Internationale de la Signalisation Maritime (AISM), États voisins, préfectures maritimes, ports et collectivités, aires marines protégées, agences, opérateurs des énergies marines renouvelables (EMR), directions régionales des affaires culturelles (DRAC), DDTM/DML...

La publication d'un corpus de trois textes relatifs à la signalisation maritime constitue aujourd'hui le socle réglementaire nécessaire à l'exécution des missions.

1.2. Objet de la présente note

Ce nouveau corpus réglementaire a deux objectifs : refonder juridiquement les principes de la signalisation maritime, tout en adaptant l'organisation et le fonctionnement du réseau en matière de création, modification et suppression d'aides à la navigation à ce nouvel environnement.

Le décret n°2017-1653 du 30 novembre 2017 relatif à la signalisation maritime définit les aides à la navigation et institue les notions d'établissement de signalisation maritime (ESM) et d'aide à la navigation de complément (ANC).

Il crée la commission des phares et des autres aides à la navigation (CPAN), centrée sur les sujets stratégiques et prospectifs, ainsi que sur les problématiques inhérentes à la navigation maritime et il précise son fonctionnement.

Par ailleurs ce décret confère aux Directions Inter-Régionales de la Mer (DIRM) et Directions de la Mer (DM, DTAM) la décision relative à un projet de balisage, lorsque ce projet entre dans le cadre du référentiel nautique et technique.

Le premier arrêté du 30 novembre 2017 portant définition du système de balisage maritime et de son référentiel nautique introduit :

- les règles du système de balisage français reprenant différentes dispositions internationales (annexes I à III de l'arrêté) ;
- la classification des aides et leur objectif de disponibilité (annexe IV de l'arrêté) ;
- le référentiel nautique et technique (annexe V de l'arrêté) ; ce référentiel reprend l'ensemble des modalités de mise en œuvre du balisage, telles qu'elles ont été approuvées et actualisées en commission des phares, de manière à assurer cohérence et lisibilité à un système local de balisage, et devient ainsi opposable.

Le second arrêté du 30 novembre 2017 relatif au traitement des dossiers de signalisation maritime, précise la compétence des directeurs interrégionaux de la mer (DIRM) et directeurs de la mer (DM).

La présente note est destinée à préciser les modalités d'application de ces trois textes.

1.3. Définitions

Dans les pages suivantes :

- « expert nautique » désigne l'expert nautique de la DAM placé auprès du Cerema ;
- « tiers conventionné » signifie entité avec laquelle il a été passé une convention relative au financement de la réalisation, de l'entretien et du renouvellement éventuel de l'aide à la navigation concernée ;
- « responsable de la conformité » signifie entité qui engage sa responsabilité pour ce qui concerne la conformité de l'aide aux prescriptions de la décision de CMS ;
- « responsable de l'entretien, de la pose ou de la dépose » signifie entité engageant sa responsabilité pour ce qui concerne l'état de l'aide.
- AISM : association internationale de la signalisation maritime.
- ANC : aide à la navigation de complément.
- AOT : autorisation d'occupation temporaire du domaine public.
- APB : armement des phares et balises.
- CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
- CMS : création, modification, suppression.
- CNL : commission nautique locale.
- CPAN : commission des phares et des autres aides à la navigation.
- CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage.
- CVRH : centre de valorisation des ressources humaines.
- DAM : direction des affaires maritimes.
- DIRM : direction interrégionale de la mer.
- DM : direction de la mer.
- DPM : domaine public maritime.
- DRAC : direction régionale des affaires culturelles.
- DTAM : direction des territoires, de l'alimentation et de la mer.
- EMR : énergies marines renouvelables.
- ESM : établissement de signalisation maritime.
- GCN : Grande commission nautique.
- MMSI : Maritime mobile service identity.
- SM4 : bureau chargé de la signalisation maritime de la direction des affaires maritimes.
- SBM : système de balisage mondial, équivalent français du MBS (maritime buoyage system).

2. Organisation

La DAM définit la politique générale (missions, stratégie, ressources humaines et formations, moyens) et assure la supervision de sa mise en œuvre. Les DIRM et DM définissent leur stratégie de façade (plans triennaux de signalisation maritime) et pilotent l'activité de leurs services avec l'appui du Centre de Valorisation des Ressources Humaines de Nantes (CVRH), de l'Armement des Phares et Balises (APB) et du Cerema.

Un comité de pilotage, présidé par le directeur des affaires maritimes ou son représentant, anime le réseau de la signalisation maritime où sont représentés, outre la DAM (sous-direction des Activités Maritimes AM, sous-direction de la Signalisation Maritime SM), les DIRM / DM / DTAM, le Cerema, le CVRH, et l'APB.

En cohérence avec leurs attributions en matière de sécurité maritime, les DIRM et DM/DTAM prennent les décisions relatives aux procédures de création, modification ou suppression (CMS) de balisage, selon la teneur des projets, plus précisément lorsque la démarche et le type des aides à la navigation concernées s'inscrivent dans le cadre du référentiel nautique et technique.

Par ailleurs, si la notion de signalisation maritime ne change pas, il convient de prendre en compte les besoins connexes à ceux de la sécurité maritime stricto sensu, et il s'agit d'offrir à leurs promoteurs (demandeurs de signalisation) une opportunité d'être porteur de leur projet.

3. Les différents types de balisage

Le décret introduit une classification des aides à la navigation en deux catégories, pour les qualifier à la fois dans leur contexte nautique (environnement) et dans l'usage qui en est fait, les moyens de positionnement des navires ayant évolué avec l'apparition de nouvelles technologies : les établissements de signalisation maritime (ESM) et les aides à la navigation de complément (ANC).

Pour les ESM comme pour les ANC, l'État est garant de la conformité des aides à la navigation au système mondial de balisage, et de la cohérence de l'aide dans son contexte nautique, en étant prescripteur de son caractère, en s'assurant du contrôle de conformité et en participant à la diffusion de l'information nautique nécessaire aux usagers.

Sous certaines conditions, d'autres marques peuvent exister sous le qualificatif « autres balisages ».

Les modalités de contrôle de la conformité entre le balisage réellement implanté et la décision de CMS de ce balisage feront l'objet d'une note spécifique.

Le traitement administratif des marques de balisage diffère selon leur statut, et tient compte des cas particuliers qui peuvent se présenter.

3.1. Les établissements de signalisation maritime (ESM)

Les ESM sont des marques de balisage à usage permanent de sécurité maritime générale, indispensables au regard des évaluations des risques et du trafic dans une zone de navigation, Ils ne sont pas liés à un usage spécifique.

L'État engage sa responsabilité sur le choix de la marque et du caractère, la conception, la conformité et le fonctionnement de l'aide.

Autorité / service d'instruction du dossier : DIRM / DM / DTAM

Procédure : CMS

Consultation éventuelle : CNL ou GCN, CPAN

Autorité / service de délivrance de l'AOT : pas d'AOT (superposition de gestion si nécessaire)

Décision / prescription du caractère : DIRM / DM / DTAM (ou DAM)

Responsabilité du maintien en conformité : DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : État ou tiers conventionné

3.2 Les aides à la navigation de complément (ANC)

Une aide à la navigation maritime est une ANC si elle ne réunit pas l'ensemble des critères qualifiant un ESM. Les ANC ne sont pas indispensables au regard des évaluations des risques

et du trafic. Elles complètent et renforcent le balisage ESM, et prennent en compte d'autres objectifs que la sécurité.

Sont susceptibles d'être des ANC, les marques de balisage :

- pour le bénéfice exclusif d'une entité tierce (port, opérateur économique type EMR,...) ou d'une catégorie spécifique d'utilisateurs (accès à une marina, sécurisation d'un quai, zone de manœuvre dans les ports,...)
- ou destinées à la protection :
 - d'intérêts autres que ceux de la sécurité maritime (balisage de police,...)
 - ou de structures artificielles en mer (parcs éoliens, zones conchyliques,...)
- saisonnier ou de micro-balisage.

L'État, qui peut être ou non propriétaire de l'aide à la navigation, prescrit la marque et le caractère de celle-ci, en cohérence avec le balisage existant et en compatibilité avec la politique nationale de signalisation maritime, autorise sa mise en place puis valide son retrait éventuel. L'obligation de conformité de l'aide, tant à la réalisation initiale que sur la durée, engage le propriétaire (qu'il s'agisse de l'État ou d'une autre entité). Dans le cas où le propriétaire est un tiers, il doit périodiquement déclarer sa conformité auprès du service compétent selon des modalités définies par convention passée avec celui-ci, notamment en s'assurant d'un taux de disponibilité minimal de 95 %.

Autorité / service d'instruction du dossier : DIRM / DM / DTAM

Procédure : CMS

Consultation éventuelle : CNL ou GCN, CPAN

Autorité / service de délivrance de l'AOT (notamment dans le cas des concessions conchyliques par exemple) : autorité compétente sur le plan d'eau ou le terrain d'implantation

Décision / prescription du caractère : DIRM / DM / DTAM (ou DAM)

Responsabilité de la conformité : Tiers (ports,...) ou à défaut DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers, ou à défaut DIRM-DM-DTAM selon les priorités décrites au 4.

3.2.1 Le micro-balisage

Il s'agit d'un balisage visuel de proximité immédiate, le plus souvent passif et de dimensions réduites, qui :

- marque le chenal d'accès à un petit port ou un abri peu ou occasionnellement fréquenté, essentiellement par des usagers locaux ;
- marque un chenal non permanent (estran) ;
- marque, en vue de résoudre les conflits d'usage, un passage entre des zones collectives de cultures marines ;
- marque un obstacle à l'évolution locale dans le périmètre déjà sécurisé d'un port d'importance secondaire (dédié à la navigation de loisir ou de petites unités)

Autorité / service d'instruction du dossier : DIRM / DM / DTAM

Procédure : CMS

Consultation éventuelle : CNL ou GCN, CPAN

Autorité / service de délivrance de l'AOT (notamment dans le cas des concessions conchyliques par exemple) : gestionnaire du DPM concerné

Décision / prescription du caractère : DIRM / DM / DTAM

Responsabilité de la conformité : Tiers (ports,...) , ou à défaut DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers, ou à défaut DIRM-DM-DTAM

3.2.2 Le balisage de police

Le balisage de police a une vocation d'interdiction ou de restriction à la navigation ou aux activités maritimes de loisir et s'appuie sur un règlement de police qui définit des interdictions, des priorités ou des restrictions auxquelles le navigateur doit se conformer.

Le règlement de police doit mentionner le balisage s'il est nécessaire de matérialiser ses limites d'application, ainsi que toutes ses caractéristiques (position, couleur, rythme et portée du feu, etc.).

Souvent matérialisé par des marques spéciales durables, il peut revêtir tout autre caractère, adapté au règlement, selon les circonstances locales.

Autorité / service d'instruction du dossier : selon le cas DDTM-DML, DM, DTAM, autorité portuaire

Procédure : éventuellement CMS

Consultation éventuelle : CNL, préfecture maritime

Autorité / service de délivrance de l'AOT : pas d'AOT (règlement de police)

Décision / prescription du caractère : DIRM/DM/DTAM

Responsabilité de la conformité : Tiers

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers ou à défaut DIRM-DM-DTAM

3.2.3 Le balisage temporaire

Balisage non permanent, dont le rôle est de marquer des dangers :

- à degré de risque saisonnier, dans des zones réputées pour être fréquentées pour l'essentiel en haute saison touristique (il ne s'agit pas là du cas des marques spéciales occasionnelles, mais de balisage de caractère divers, cardinal ou latéral pour la majorité).
- variables, liés à des zones de travaux appelées à se déplacer, comme dans le cas des chantiers de construction ou de déconstruction de structures artificielles en mer.

Autorité / service d'instruction du dossier : DIRM-DM-DTAM

Procédure : CMS

Consultation éventuelle : CNL ou GCN

Autorité / service de délivrance de l'AOT : autorité compétente sur le DPM

Décision / prescription du caractère : DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de la conformité : DIRM-DM-DTAM ou tiers

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers, ou DIRM-DM-DTAM

3.3 Les cas particuliers

3.3.1 Le balisage portuaire : ESM ou ANC

Les éléments du balisage portuaire peuvent être des ESM lorsqu'ils conditionnent la sécurité de la navigation à l'intérieur du port, par exemple :

- quand ils marquent des dangers d'origine naturelle (bancs, haut-fonds...) ;
- quand ils marquent un chenal dans un avant-port ou une rade-abri ;
- quand ils marquent des points de passage remarquables (saillant entre deux bassins, môle isolé...).
- au-delà, quand ils sont visibles et exploitables dans les approches depuis le large (feux de jetée, alignements, feux de guidage...).

Les éléments du balisage portuaire, conformes au système de balisage de l'AISM, peuvent être des ANC lorsqu'ils complètent le balisage ESM en ce qu'ils :

- apportent un surplus de précision de positionnement ou de guidage au cours des évolutions (portes intermédiaires d'un chenal,...) ;
- marquent des dangers identifiés sur les cartes de détail et à l'écart des axes principaux de trafic intérieur (voir micro-balisage) ;
- procurent une assistance à la manœuvre (alignements ou secteurs de zones d'évitage, ...)
- procurent une assistance à l'accostage (alignements de fond de darse...) ;
- sont implantés dans les bassins intérieurs à hauteur d'eau constante (au-delà des écluses).

Autorité / service d'instruction du dossier : DIRM-DM-DTAM

Procédure : CMS

Consultation éventuelle : CNL ou GCN, commission portuaire, CPAN

Autorité / service de délivrance de l'AOT : pas d'AOT (superposition de gestion pour les ESM) ou gestionnaire du DPM concerné

Décision / prescription du caractère : DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de la conformité : DIRM-DM-DTAM (ESM) ou tiers (ANC)

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers, ou DIRM-DM-DTAM

3.3.2 le balisage à titre d'essai : ESM ou ANC

Un balisage peut être mis en place ou modifié à titre d'essai, lorsqu'il doit être établi dans des délais contraints, ou que l'approbation des usagers nécessite une expérimentation sur site, ou que le matériel utilisé le nécessite également. Après la période d'essai, le statut de l'aide devra être réexaminé pour une requalification éventuelle. Si un État riverain est concerné, il devra être consulté dès le début de la procédure à titre d'essai.

Autorité / service d'instruction du dossier : DIRM-DM-DTAM

Procédure : CMS adaptée (procédure à titre d'essai)

Consultation éventuelle : CNL ou GCN, puis CPAN

Autorité / service de délivrance de l'AOT : autorité compétente sur le DPM

Décision / prescription du caractère : DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de la conformité : DIRM-DM-DTAM (ESM) ou tiers (ANC)

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers, ou DIRM-DM-DTAM

3.3.3 La signalisation des structures artificielles en mer : ESM ou ANC

Les aides à la navigation intégrées à des structures artificielles en mer sont des ESM ou des ANC.

Outre les structures décrites dans la recommandation O-139 de l'AISM, sont considérés comme structures artificielles en mer les émissaires d'aspiration ou de rejet ainsi que les dispositifs de lutte contre l'érosion du littoral tels que les épis disposés à intervalles réguliers sur les plages.

Autorité / service d'instruction du dossier : DIRM-DM-DTAM

Procédure : CMS

Consultation éventuelle : CNL, GCN, CPAN

Autorité / service de délivrance de l'AOT : l'autorité qui délivre l'acte de concession (l'arrêté doit faire état des caractéristiques de l'ensemble du balisage maritime et aérien)

Décision / prescription du caractère : DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de la conformité : Tiers (opérateur)

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers (opérateur ou son contractant)

3.3.4 le balisage d'urgence : ESM

Le balisage d'urgence est un ESM, implanté selon une procédure d'urgence pour marquer un danger nouveau (haut-fond, épave...). Cette procédure est appréciée par rapport au délai normal d'une procédure de création, modification, suppression de balisage, et permet de s'affranchir de cette procédure normale de CMS.

Cette marque d'urgence peut être physique (visuelle, avec signal radio-électrique quand le degré d'urgence le permet et l'exige) ou virtuelle (AIS) et la prescription de son caractère relève de l'État (DIRM/DM/DTAM), au même titre que pour les autres types de balisage physique.

Conformément à la note sur le cadrage d'emploi de l'AIS, la création de la première marque virtuelle est opérée par le CROSS compétent pour la zone considérée, à partir des 12 MMSI à sa disposition.

Cela ne comprend pas la première marque de proximité (ballon léger par exemple) destinée à sécuriser la zone dans l'attente du marquage d'urgence, conforme au système de balisage de l'AIMS.

En fonction de l'évolution de la situation et des impératifs de sécurité de la navigation, les caractéristiques du balisage d'urgence peuvent être amenées à changer mais restent prescrites par la DIRM/DM/DTAM.

Autorité / service d'instruction du dossier : Préfecture maritime (définition du besoin) et DIRM-DM-DTAM (prescription du caractère)

Consultation éventuelle : CROSS, expert nautique

Autorité / service de délivrance de l'AOT : pas d'AOT

Décision / prescription du caractère : DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de la conformité : DIRM-DM-DTAM

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : DIRM-DM-DTAM

3.4 Les autres balisages

Les marques de balisage qui ne sont pas des aides à la navigation, ne sont pas tenues d'être conformes au système de balisage maritime de l'AIMS ; elles sont dénommées « autres balisages ».

Le balisage de plage est prévu par l'AIMS dans le cadre des « marques spéciales », mais il n'est pas considéré comme un dispositif d'aide à la navigation.

Certaines marques fixes ou flottantes n'arborent pas non plus un caractère conforme au système mondial de balisage de l'AIMS, mais assistent le navigateur dans ses évolutions, comme les signaux de trafic portuaire, les marques imposées par des règlements de police particuliers qui régissent la navigation sur les eaux maritimes des fleuves, et certains repères visuels d'approche et d'accostage.

Les marques de bornage des concessions de cultures marines, qui peuvent être constituées de perches ou de ballons de flottaison, relèvent elles aussi de règlements particuliers.

Ces autres balisages ne requièrent pas de suivre la procédure CMS. Ils nécessitent seulement une approbation en amont de la part de l'expert nautique, afin d'éviter des incohérences ou confusions avec les systèmes d'aides à la navigation alentour.

En outre, il est nécessaire de s'assurer qu'ils sont conformes aux termes de l'acte officiel qui fonde leur existence, c'est-à-dire généralement l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public (littoral, maritime, portuaire, fluvial jusqu'à la limite des affaires maritimes) qui est délivrée.

Autorité / service d'instruction du dossier : selon le cas DDTM-DML, DM, DTAM, autorité portuaire...

Consultation éventuelle : CNL, commission portuaire, commission de cultures marines

Autorité / service de délivrance de l'AOT : selon le cas, DDTM-DML, autorité locale gestionnaire du DPM concerné...

Décision / prescription du caractère : obligatoirement mentionnés dans l'AOT ou l'arrêté

Responsabilité de la conformité : Tiers (conformité aux termes de l'AOT ou de l'arrêté)

Responsabilité de l'entretien, de la pose ou de la dépose : Tiers

4. Entretien et exploitation des aides à la navigation

Les ESM et ANC peuvent faire l'objet d'une convention avec un tiers, notamment dans le cas des ANC lorsqu'elles sont à l'usage exclusif de ce tiers.

La classification en ESM et ANC préside à la définition de priorités d'entretien, tout en tenant compte du taux de disponibilité de l'aide suivant sa catégorie, qui doit être, en application de la convention Solas, au minimum de 95% :

- Priorité 1 donnée aux ESM, dans la mesure des contraintes de planification et d'exploitation, en intégrant, le cas échéant, les termes des conventions passées avec des entités finançant ou cofinçant ces aides,
- Priorité 2 donnée aux ANC financées par un tiers, dans la mesure des contraintes de planification et d'exploitation, en intégrant les termes des conventions passées avec les entités finançant ces aides,
- Priorité 3 donnée aux ANC co-financées par un tiers, dans la mesure des contraintes de planification et d'exploitation, en intégrant les termes des conventions passées avec les entités cofinçant ces aides,
- Les ANC non financées - ou non cofinancées - par un tiers font l'objet d'un entretien et d'un maintien à la diligence des DIRM et DM en fonction de leurs possibilités. Ainsi, la dénonciation d'une convention par un tiers conduira à la révision des priorités d'entretien pour les éléments de balisage concernés, leur définition devenant alors du ressort exclusif du service des phares et balises.

5. La commission des phares et des autres aides à la navigation

Nouvelle commission administrative à caractère consultatif, la commission des phares et des autres aides à la navigation (CPAN) remplace la commission des phares.

Cette commission émet un avis sur les dossiers de signalisation maritime qui ne sont pas du ressort du référentiel nautique et technique défini comme cadre de la responsabilité des DIRM, DM et DTAM, après instruction par le service compétent. Elle est également l'instance consultative dans les cas de recours concernant les décisions prises par les DIRM, DM et DTAM, ainsi que dans tous les cas où la décision relève de la compétence de la DAM.

5.1 Préparation de la session

Le secrétariat de la CPAN est assuré par le bureau SM4.

Quinze jours avant la date de la réunion de la CPAN, et au plus tard 7 jours ouvrables avant, le secrétariat de la commission signale à l'ensemble des membres (par courriel ou par alerte

automatique) le dépôt sur la plate-forme d'échange de l'ordre du jour ainsi que des analyses relatives aux dossiers.

Un membre de la commission qui se trouverait dans l'incapacité de participer à la session, peut soit communiquer son avis sur chaque sujet, en l'adressant au président par voie électronique ou par courrier, soit donner pouvoir à un autre membre par le même biais.

Pour que les dossiers de balisage puissent être inscrits à l'ordre du jour, ils doivent être transmis au minimum 15 jours avant et contenir au moins à ce stade, et sans que cela soit exhaustif, les éléments suivants :

- l'expression du besoin de balisage (courriel ou courrier du demandeur, avec toutes pièces jointes) ;
- un tableau récapitulatif de la conformité du balisage, dans le cas d'une demande de modification ;
- les extraits nécessaires de cartes et documents nautiques de la zone, afin de visualiser le contexte et le détail du projet ;
- l'analyse du service technique :
 - analyse du besoin / opportunité du projet,
 - caractéristiques du projet,
 - orientation concernant le classement des aides concernées par le projet (ESM, ANC, autre balisage),
 - proposition de couverture financière du projet,
 - proposition de mode de gestion
- avis de l'expert nautique de la DAM, avec mention de la prise en compte de ses observations ou justification dans le cas contraire ;
- avis des commissions saisies (CNL ou GCN).

Dans le cas où des éléments seraient manquants, l'étude du dossier serait reportée à une commission ultérieure.

5.2 Déroulement de la session

Selon la complexité des sujets à examiner en séance, le président de la CPAN demande au secrétariat de l'organiser en plénière ou par visioconférence.

Chaque session comprend jusqu'à quatre parties, dont l'ordre est défini en début de séance par le président :

- informations générales ;
- dossiers spécifiques ou thématiques étudiés en séance ;
- dossiers de balisage étudiés par la DAM ;
- tour de table pour observations ou questions supplémentaires, si elles sont acceptées en séance par le président.

Les experts et personnalités qualifiées participent aux échanges. Le président de la commission peut décider de procéder au vote en dehors de leur présence.

5.3 Suites

Les avis signés du président de la commission sont soumis au directeur des affaires maritimes, accompagnés des fonds de dossiers nécessaires, pour décision. Dans les cas où une décision ne suit pas l'avis de la CPAN, elle doit être motivée.

6. Procédures de création, modification, suppression (CMS) de signalisation maritime

6.1 Définitions

Création d'une aide à la navigation : Mise en œuvre de toute nouvelle aide à la navigation maritime, fixe, flottante, réelle ou virtuelle.

Modification d'une aide à la navigation : Tout changement de caractéristique d'une aide à la navigation : type, marque, position, couleur, portée, rythme, ajout ou retrait d'un dispositif visuel, sonore ou radio-électrique.

Suppression d'une aide à la navigation : Retrait de l'aide à la navigation.

6.2. Principes

Cette nouvelle procédure, qui comporte deux volets, a pour but de légitimer la position des services et de conforter leur relation de proximité avec les usagers et leurs partenaires locaux. Elle précise également les dispositions relatives aux interventions de la DAM en appui des services, autant que nécessaire.

Toute démarche de création, modification, suppression des aides à la navigation (émise par exemple par une association d'usagers, un port, une station de pilotage,) est instruite par le DIRM / DM / DTAM, qui s'assure de l'opportunité du projet, de ses caractéristiques, ainsi que des moyens de sa réalisation.

Le partage et/ou la transmission des dossiers de CMS sont prévus de façon numérisée, via une plate-forme d'échange d'informations dédiée à la signalisation maritime.

Le DIRM / DM / DTAM peut, à tout moment de la procédure, mettre fin au projet lorsque la demande n'est pas complète, le demandeur n'est pas identifié ou qu'il retire sa demande, ou encore lorsque l'analyse d'opportunité menée par le service compétent aboutit à une décision de rejet. Dans ce cas il notifie sa décision au demandeur, en informe l'expert nautique par courriel et joint cette notification au dossier numérique partagé.

Au terme de la procédure, un dossier de CMS comporte au minimum les documents suivants :

- l'expression du besoin de balisage (courriel ou courrier du demandeur, avec toutes pièces jointes) ;
- un tableau récapitulatif de la conformité du balisage, dans le cas d'une demande de modification. La conformité est obtenue par cohérence entre :
 - la conformité nautique, établie par comparaison entre les données :
 - observées sur le terrain,
 - enregistrées dans Aladin,
 - et reproduites sur les cartes marines et dans les ouvrages nautiques officiels,
 - et la conformité documentaire, établie par rapprochement entre les données :
 - issues des avis de la commission des phares ou de la commission des phares et des autres aides à la navigation,
 - et celles qui ont été inscrites dans les actes officiels – arrêtés préfectoraux ou décisions ministérielles.
- les extraits nécessaires de cartes et documents nautiques de la zone, afin de visualiser le contexte et le détail du projet ;
- l'analyse du service compétent :
 - analyse du besoin / opportunité du projet,
 - caractéristiques du projet,
 - orientation concernant le classement des aides concernées par le projet (ESM, ANC, autre élément),
 - proposition de couverture financière du projet,
 - proposition de mode de gestion (éventuelle(s) convention(s) avec un ou des tiers),
- l'analyse de l'expert nautique de la DAM ;

- la décision du DIRM / DM / DTAM (ou le projet de décision, dans le cas d'une décision finale DAM) ;
- l'avis de la (des) commission(s) compétente(s) ;
- la décision du DAM, si la procédure a conduit à une décision DAM ;
- la notification au demandeur de la décision effectuée par la DIRM / DM / DTAM. Doit y être mentionnée l'obligation d'un recours administratif préalablement à tout recours contentieux (article 4 de l'arrêté du 30 novembre 2017 relatif au traitement des dossiers de signalisation maritime).

6.3 Déroulement détaillé de la procédure

L'annexe 1 présente le synoptique de la procédure.

Pour les services d'Outre-Mer, lire DM ou DTAM, au lieu de DIRM.

Étape 1 : expression d'un besoin de balisage

Un document écrit identifie le demandeur (en particulier afin qu'il lui soit notifié l'aboutissement ou l'interruption de la procédure) et formalise l'expression de ce besoin en apportant des précisions sur la motivation de la demande (développement du trafic, augmentation du risque, récurrence d'accidents ou quasi accidents, etc.)

Le service compétent procède à une première analyse d'opportunité et peut à ce stade rejeter la demande. Lorsque l'étude confirme l'opportunité de la demande, le service compétent constitue alors le dossier correspondant.

Étape 2 : dépôt du dossier d'étude

Le dossier est déposé sur la plate-forme, en y incluant une proposition quant à la catégorie des aides (ESM ou ANC) et à leur financement, à l'attention de l'expert nautique.

La DIRM, dans le cadre de l'instruction des dossiers, peut consulter des personnalités qualifiées, c'est-à-dire dont la compétence apparaît comme pertinente sur les sujets examinés. Il doit dans ce cas être fait mention dans le dossier des personnalités associées et de leurs qualités, ainsi que de leurs avis sur ces dossiers.

À ce stade le dossier comporte au minimum les éléments suivants :

- l'expression du besoin de balisage (courriel ou courrier du demandeur, avec toutes pièces jointes),
- un tableau récapitulatif de la conformité du balisage, dans le cas d'une demande de modification (le principe général du contrôle de conformité est rappelé au 5 de la note technique),
- les extraits nécessaires de cartes et documents nautiques de la zone, afin de visualiser le contexte et le détail du projet,
- l'analyse du service technique :
 - analyse du besoin / opportunité du projet,
 - caractéristiques du projet,
 - orientation concernant le classement des aides concernées par le projet (ESM, ANC, autre élément),
 - proposition de couverture financière du projet,
 - proposition de mode de gestion,

- le cas échéant, les avis des personnalités qualifiées, avec mention de leur identité et de leur qualité.

Ce dépôt génère une alerte courriel automatique (ou, à défaut, la DIRM adresse un courriel à l'expert nautique ainsi qu'au bureau SM4).

Étape 3 : Avis de l'expert nautique

Selon les cas, l'expert nautique:

- confirme que le projet entre dans le cadre du référentiel nautique et technique, sans observation. Le projet, à ce stade, reste donc de la compétence du DIRM ;
- confirme que le projet entre dans le cadre du référentiel, tout en émettant des observations. Le DIRM peut alors :
 - procéder aux ajustements nécessaires et conserver sa compétence sur le dossier ;
 - être en désaccord avec l'expert, et saisir le DAM du dossier ;
- considère que le projet, ou bien :
 - sort du cadre du référentiel ;
 - va à l'encontre d'autres décisions prises ;
 - remet en cause la cohérence ou la lisibilité du dispositif existant ;
 - révèle des enjeux qui nécessitent une saisine de la DAM.

Le projet relève alors de la compétence du DAM.

Quels qu'en soient les termes, l'avis est déposé sur la plate-forme d'échange d'informations et fait l'objet d'un signalement par une alerte courriel automatique (ou, à défaut, par un courriel de l'expert à la DIRM et au bureau SM4).

Étape 4 : Avis de la commission nautique compétente

Le DIRM demande la saisine de la commission nautique compétente (GCN et/ou CNL) à la DDTM (DML), représentant le préfet de département et le préfet maritime.

Le DIRM soumet le projet à l'avis de la commission, conformément aux termes du décret n° 86-606 du 14 mars 1986 (Commission Nautique Locale ou Grande Commission Nautique, suivant la nature du projet).

La DIRM présente lors de la réunion de la commission le projet du service instructeur ainsi que ses éventuelles variantes. Elle doit également présenter l'avis de l'expert nautique et, le cas échéant, des éventuelles personnalités qualifiées, afin que les usagers locaux puissent commenter l'ensemble du dossier, et, éventuellement, émettre des propositions.

La commission compétente émet un avis simple, qui est déposé sur la plate-forme par la DIRM. Une alerte courriel automatique (ou à défaut par un courriel de la DIRM au bureau SM4) en signale le dépôt.

6.3.1 Le projet relève de la compétence du DIRM

Étape 5 : projet de décision DIRM

Le DIRM, ou bien :

- suit l'avis émis par la commission (GCN ou CNL) et poursuit la procédure ;
- reprend l'étude du projet pour le représenter ultérieurement ;
- passe outre l'avis de la commission en le motivant, et poursuit la procédure ;
- saisit la DAM, dans le cas où l'avis émis par la commission nautique locale laisserait apparaître des enjeux nécessitant une saisine de la DAM.

Le projet de décision DIRM est déposé sur la plate-forme d'échange d'informations. La date de cette mise en ligne marque le début d'un délai incompressible d'un mois, durant lequel la DAM,

l'expert nautique et les membres de la CPAN peuvent consulter le dossier avant que le DIRM puisse procéder à la notification de la décision.

Le cas échéant, le projet de décision comporte la motivation du défaut de prise en compte de l'avis de la commission nautique consultée.

Une alerte courriel automatique (ou à défaut par un courriel de la DIRM au bureau SM4, à l'expert nautique ainsi qu'au président de la CPAN) signale cette mise en ligne.

Étape 6 : décision DIRM

Passé le délai d'un mois, si aucune notification par la DAM de la reprise du dossier au niveau central ne lui a été adressée, le DIRM prend sa décision.

Conforme au modèle précisé en annexe 2, la décision est déposée sur la plate-forme par la DIRM. Une alerte courriel automatique (ou à défaut par un courriel de la DIRM au bureau SM4, à l'expert nautique de la DAM, ainsi qu'au président de la CPAN) en signale le dépôt.

6.3.2 Le projet relève de la compétence de la DAM

Étape 5bis : saisine DAM

La DAM est susceptible d'intervenir dans la procédure :

- lorsqu'elle est saisie par le DIRM, en cas de désaccord fondamental avec l'avis de l'expert nautique (étape 3) ;
- lorsqu'elle est saisie par l'expert nautique, au moment où celui-ci émet son avis (étape 3) ;
- lorsqu'elle est saisie par le DIRM, dans le cas où l'avis émis par la commission nautique locale laisserait apparaître des enjeux nécessitant une saisine de la DAM (étape 4) ;
- lorsqu'elle utilise sa faculté à s'auto-saisir, dans le délai de un mois débutant lors du dépôt du projet de décision du DIRM sur la plate-forme d'échange. Elle doit dans ce cas notifier au DIRM la reprise de la procédure, en la motivant ;
- lorsqu'elle est saisie, dans le délai de un mois débutant lors du dépôt du projet de décision du DIRM sur la plate-forme d'échange, par un membre de la CPAN ou par l'expert nautique.

Lorsque la DAM est saisie, le bureau chargé de la signalisation maritime (SM4) procède à l'analyse du dossier, en prenant l'attache des interlocuteurs nécessaires afin de le compléter (service local ayant constitué le dossier, expert nautique de la DAM, président de la CPAN).

Le bureau chargé de la signalisation maritime demande la saisine de la CPAN à son président.

La CPAN émet un avis simple, qui est déposé sur la plate-forme par le bureau chargé de la signalisation maritime.

Une alerte automatique (ou à défaut un courriel du bureau chargé de la signalisation maritime vers la DIRM) en signale le dépôt.

Étape 6bis : décision du DAM

Le DAM peut :

- suivre l'avis émis par la CPAN ;
- passer outre l'avis de la CPAN en motivant cependant ce choix.

La décision est jointe au dossier constitué sur la plate-forme. Cette action génère une alerte automatique (ou à défaut un courriel du bureau chargé de la signalisation maritime vers la DIRM, l'expert nautique et le président de la CPAN).

6.3.3 Clôture du dossier

Étape 7: notification

La notification de la décision est faite au demandeur par le DIRM.

Ce courrier est joint au dossier constitué sur la plate-forme. Cette action matérialise la clôture du dossier.

7. Plate-forme numérique de signalisation maritime

Le partage et/ou la transmission des dossiers de CMS sont prévus de façon électronique. L'accès en est réservé aux services des DIRM, de la DAM, à l'expert nautique et aux membres de la CPAN, ainsi que le cas échéant, pour les dossiers pour lesquels ils sont partie prenante, aux personnes qualifiées désignées par les DIRM / DM / DTAM, la DAM ou le président de la CPAN.

La mise en place de ce nouveau mode de fonctionnement numérique se déroulera en deux temps :

- La plate-forme « alfresco share » du ministère pourra servir de plate-forme initiale. Les différents contributeurs disposeront d'un accès à un tableau de bord personnel regroupant l'ensemble des espaces collaboratifs pour lesquels ils auront des privilèges (collaborateur, contributeur, lecteur) qui dépendront du cadre de leur action (service instructeur du dossier qui doit le constituer, expert qui doit émettre un avis, membre de la CPAN qui a la faculté de consulter le dossier, ...). Cette plate-forme offre également la possibilité d'archiver des versions référencées de documents et dispose de fonctions d'alerte.
- Cette plate-forme initiale pourra ensuite être relayée par une plate-forme plus complète (incluant notamment la possibilité de créer des « notes » ou « post-it » sur une partie d'un document, ou sur une précédente « note », ainsi que des fonctions d'alertes paramétrables). Le développement d'une telle application, nécessitant un retour d'expériences sur les procédures et la définition d'un cahier des charges précis, ne pourra donc intervenir que dans un second temps.

Dans les deux cas, les dossiers seront déposés et complétés dans l'espace sécurisé dédié, jusqu'à leur clôture. Les personnes disposant d'un droit d'accès pourront les consulter et contribuer en fonction de leur profil. À cette fin un guide utilisateur sera remis à chaque personne disposant d'un accès.

La clôture des dossiers a pour conséquence leur archivage dans un espace dédié à cette fonction. Ils restent néanmoins consultables par téléchargement.

La copie papier de l'ensemble du dossier est archivée par la DIRM suivant ses procédures.

Durant la période transitoire hébergée par « alfresco share », le bureau SM4, qui sera gestionnaire de la plate-forme, assurera les inscriptions et privilèges associés.

Afin de faciliter la reprise ultérieure, les services devront se conformer strictement aux instructions d'emploi, en particulier en ce qui concerne le cheminement, le positionnement et l'appellation des dossiers et documents.

8. Annexes et références

8.1 Annexes

- Annexe 1 : synoptique de la procédure de CMS
- Annexe 2 : modèle de décision DIRM-DM

8.2 Références

Les références documentaires nécessaires sont consultables et téléchargeables sur le site intranet du bureau SM4 (<http://intra.secumar.metier.i2/textes-r158.html>), et notamment:

- Tableau d'aide à la décision pour le classement des aides à la navigation maritimes (exemples de statuts) ;
- Note relative à la protection des aides à la navigation et aux recours contre les atteintes à la signalisation maritime ;
- schémas de domanialité commentés ;
- SBM, version française du MBS de l'AIMS ;
- Recommandation AISM (O-139) sur la signalisation des structures artificielles en mer, version illustrée ;
- Recommandation AISM (O-113) sur la signalisation des ponts enjambant les bras de mer, version illustrée.

**

*

La présente note sera publiée au Bulletin officiel du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et sur le site <http://circulaires.legifrance.gouv.fr/>.

Le 27 mars 2018

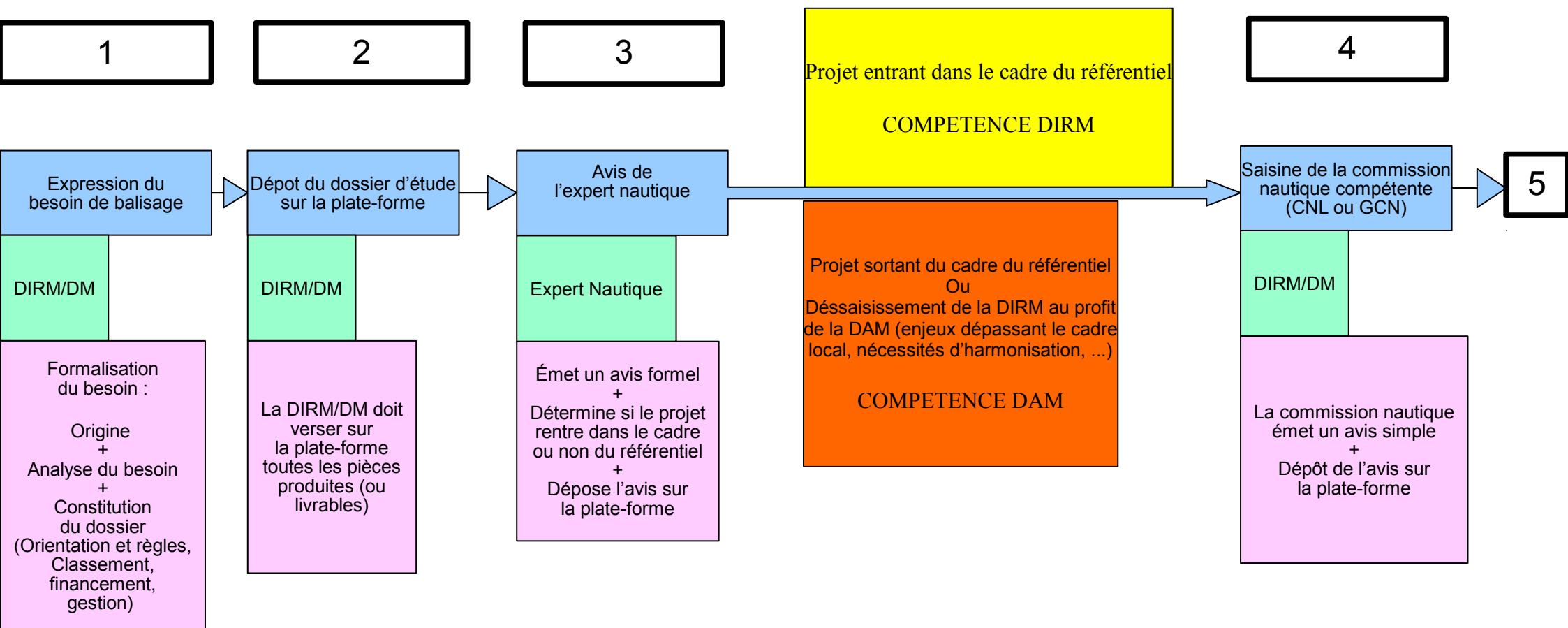
Pour la ministre auprès du ministre d'État,
ministre de la transition écologique et solidaire,
chargée des transports et par délégation,

Le directeur des affaires maritimes

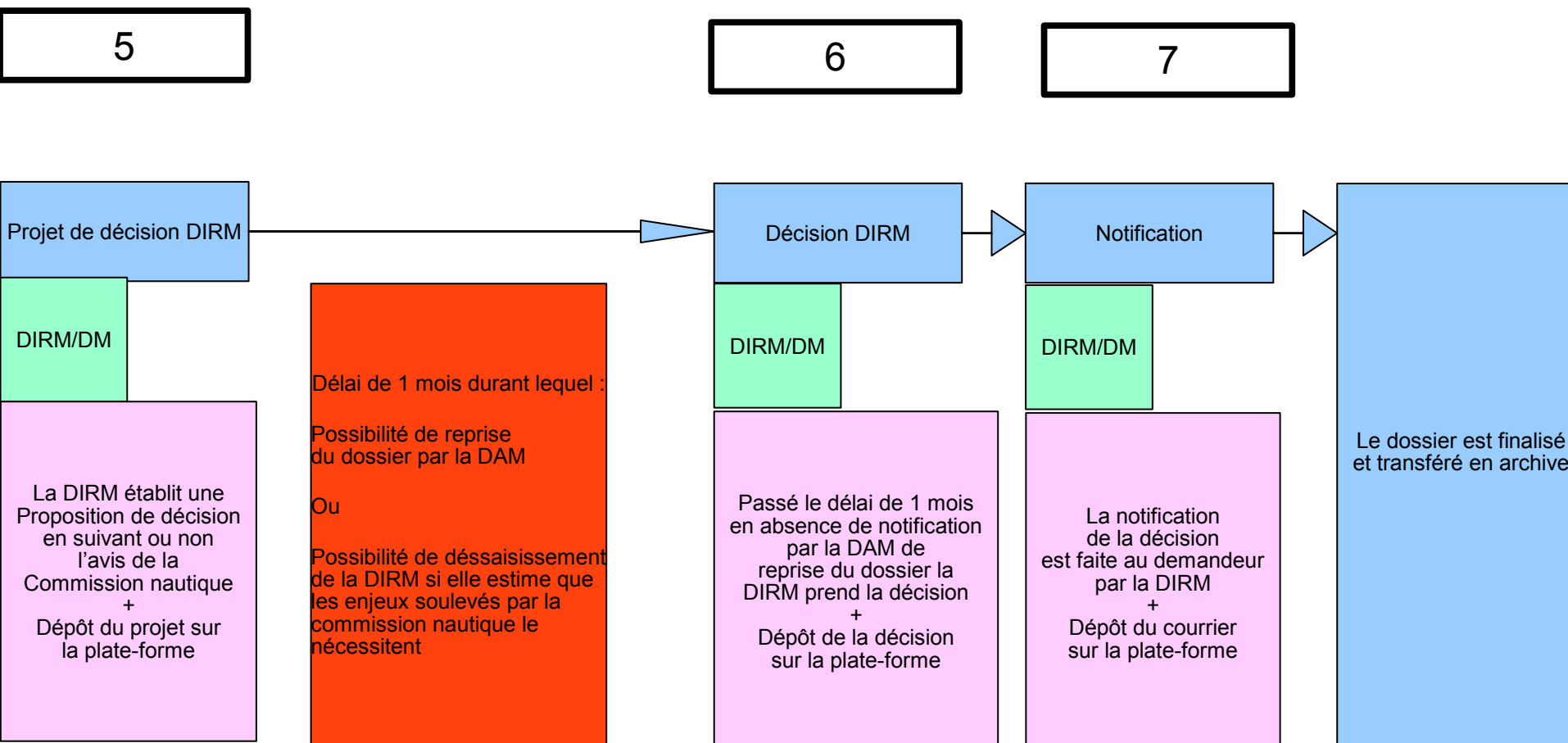
signé

Thierry COQUIL

ANNEXE 1 – SYNOPTIQUE DE LA PROCÉDURE DE CRÉATION, MODIFICATION, SUPPRESSION DE BALISAGE



PROJET A COMPETENCE DIRM

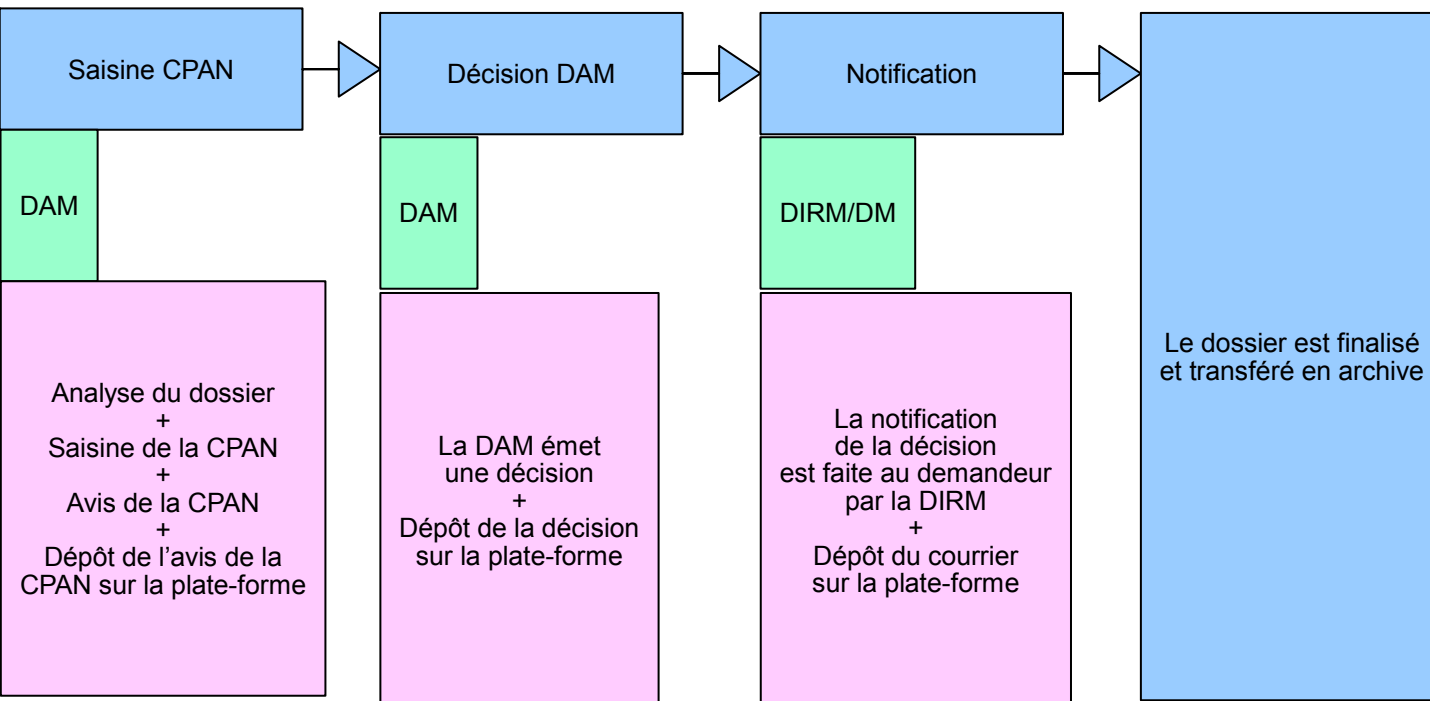


PROJET A COMPETENCE DAM

5bis

6bis

7



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction interrégionale de la Mer

Lieu, date

OU

Direction de la mer

OU

Direction des territoires de l'alimentation et de la mer

Nos réf. : Décret n°2017-1653 et deux arrêtés du 30 novembre 2017

Affaire suivie par :

Tél. :

Courriel :

DECISION N°

**Le directeur interrégional de la mer OU directeur de la mer OU directeur des territoires,
de l'alimentation et de la mer de**

VU :

- le décret n°2017-1653 du 30 novembre 2017 relatif à la signalisation maritime ;
- l'arrêté du 30 novembre 2017 portant définition du système de balisage maritime et de son référentiel nautique ;
- l'arrêté du 30 novembre 2017 relatif au traitement des dossiers de signalisation maritime ;
- la demande déposée le par
- l'avis favorable/défavorable de la commission nautique locale / grande commission nautique du : ;

DECIDE

Article 1 :

de statuer sur la demande de balisage ...

OU

de saisir la direction des affaires maritimes / de se dessaisir du dossier au profit de la direction des affaires maritimes ... + motivation

OU

de surseoir à la demande faite ... + motivation

Article 2 :

Statut / financement de l'ouvrage

Classés comme ESM, ces éléments sont à la charge et sous la responsabilité de l'État.

OU

Le financement du projet, dont les éléments sont classés comme ANC et ont été demandés par, devra être proposé à cette entité.

OU

autre scénario

Article 3 :

Les caractéristiques du balisage actuel sont détaillées en annexe et celles correspondant à la solution validée en annexe

Article 4 :

Les modifications prévues devront faire, en application des textes en vigueur, l'objet de la diffusion réglementaire de l'information nautique et notamment d'une transmission au SHOM.

Cette décision prend effet, pour chaque élément, à la date de réalisation de l'opération, confirmée par l'information nautique correspondante.

Le directeur interrégional de la mer,

SIGNÉ

destinataires :

- Directeur de la direction technique Eau, Mer et Fleuves du CEREMA (DtecEMF, DT/TSMF)
- Shom (département « information et ouvrages nautiques »), président de la commission des phares et des autres aides à la navigation
- Bureau SM4 de la DAM, secrétariat de la commission des phares et des autres aides à la navigation

ANNEXE : PLANS DE SITUATION

Plan du secteur

Plan de l'environnement immédiat

Plan de la situation actuelle

Plan de la situation projetée

ANNEXE : OPTIONS

ANNEXE : CARACTÉRISTIQUES DU BALISAGE ACTUEL

ANNEXE : CARACTÉRISTIQUES DU BALISAGE POUR LA SOLUTION VALIDÉE

ANNEXE *autres documents*