

*Direction des affaires maritimes***Circulaire du 14 mai 2007 relative au balisage des concessions individuelles et des zones collectives de concessions de cultures marines**NOR : *DEVT0770941C*

Mots clés : balisage des concessions, autorisation d'exploitation de cultures marines (AECM), domaine public maritime, zones collectives, établissement de signalisation maritime (ESM), information nautique, commission nautique locale, commission de cultures marines.

Références :

Vu le décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines modifié ;

Vu le décret du 7 septembre 1983 fixant les règles à suivre pour le balisage des côtes de France ;

Vu l'arrêté du 22 novembre 1983 modifié portant approbation du cahier des charges type des autorisations d'exploitation de cultures marines sur le domaine public maritime notamment en son article 5 ;

Vu l'arrêté du 20 janvier 1986 portant instauration d'un cadastre des établissements de cultures marines ;

Vu la circulaire information nautique n° 2003-81 du 18 novembre 2003.

Pièces jointes :

Annexe I. – Tableau de détermination du balisage maritime en fonction du type d'activité ;

Annexe II. – Procès-verbal de la commission permanente des phares du 25 octobre 2000.

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre de l'agriculture et de la pêche à Messieurs les préfets maritimes ; Madame et Messieurs les préfets des départements littoraux ; Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement ; Madame et Messieurs les directeurs départementaux des affaires maritimes ; Messieurs les chefs de services maritimes.

La présente circulaire vise à améliorer la procédure de détermination du balisage des concessions ou zones collectives de concessions de cultures marines, dans un triple objectif de sécurité de la navigation, de protection des cultures marines et de résolution des conflits d'usage.

Elle précise le fondement des compétences de l'Etat et leur répartition au sein des administrations centrales et des services déconcentrés intervenant dans la procédure de délivrance des autorisations d'exploitation de cultures marines (AECM), pour ce qui relève du balisage. Elle rappelle également les différentes étapes de cette procédure, avec leurs phases de concertation.

La mise en œuvre de la procédure doit se conformer aux prescriptions réglementaires relatives au balisage et à l'information nautique qui y est liée.

1. Les attributions des services concernés

La politique en matière de délivrance des AECM est définie par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) pour les aspects relatifs à la gestion du domaine public maritime (DPM) aux fins de cultures marines et par la direction des affaires maritimes (DAM) pour les questions relevant de la sécurité maritime.

Elle est mise en œuvre par les directions départementales des affaires maritimes (DDAM), mises à disposition du ministre en charge des cultures marines et par les directions départementales de l'équipement (DDE) qui dépendent du ministre chargé de la mer. L'expression « DDE » sera utilisée dans l'ensemble des documents pour les directions départementales de l'équipement et services maritimes spécialisés en charge de la signalisation maritime.

2. Les différents types de balisage

La commission permanente des phares a arrêté des dispositions visant à distinguer deux types de balisage en fonction de la nature du besoin en signalisation :

– le balisage de sécurité d'une ou des concessions de cultures marines créant des obstacles à la navigation, par des établissements de signalisation maritime (ESM) ;

– le balisage de police d'une ou des concessions de cultures marines qui ne créent pas de danger pour la navigation (délimitation et réglementation). Le bornage qui permet de délimiter les concessions de cultures marines conformément au cadastre n'entre pas dans le champ d'application de cette circulaire. Toutefois, en pratique, il contribue à marquer la présence d'une zone à éviter.

Le premier type de balisage relève de l'Etat, signataire de la Convention SOLAS et agissant au titre de la sécurité maritime, en garantissant la mise en place d'aides à la navigation adaptées en matière de signalisation maritime.

Le second type de balisage concerne les autres situations, dans lesquelles le balisage s'apparente davantage à la

matérialisation d'une réglementation ou à une délimitation d'espace ne mettant pas en jeu la sécurité des navires et des marins. Il est de la responsabilité directe du titulaire de l'AECM et est lié à d'autres politiques de l'Etat.

2.1. Le balisage de sécurité maritime des concessions de cultures marines

Le balisage de sécurité maritime des concessions générant des dangers pour la navigation est défini après avis de la commission nautique locale, qui est co-présidée par le préfet maritime et le préfet de département.

Il est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat et fait partie de son domaine public maritime. Les dossiers sont instruits par les DDE.

Ce balisage est financé par le titulaire de l'AECM conformément à l'arrêté ministériel du 22 novembre 1983 modifié.

Le concessionnaire, ou son représentant, peut faire effectuer les travaux de réalisation du balisage des concessions de cultures marines par la DDE. Une convention sera signée entre ces deux parties. Celle-ci doit prévoir le financement par fonds de concours de l'investissement, de l'entretien annuel et des renouvellements éventuels, jusqu'à la remise à l'état initial du site, sans obstruction non naturelle pour la navigation.

Le concessionnaire, ou son représentant, peut effectuer par ses propres moyens les travaux de réalisation du balisage des concessions de cultures marines au moyen d'ESM. Dans ce cas, le balisage doit faire l'objet d'un constat de conformité par la DDE, avant d'être incorporé au domaine public de l'Etat.

Pour ce qui concerne le balisage de sécurité des chenaux, l'implantation des concessions de cultures marines ne doit pas avoir pour effet de s'opposer à la circulation des navires qui les empruntent, chaque chenal se définissant au cas par cas ; a contrario, l'existence d'une circulation ne saurait motiver un refus systématique d'assentiment, dès lors que le passage du plus grand navire qui est appelé à fréquenter le chenal est possible en toute sécurité (cette rédaction prévaut sur le point 2 de l'annexe 2).

2.2. Le balisage de police des concessions de cultures marines

Prévu par l'AECM, le balisage de police est de la responsabilité de son titulaire. Il s'impose lorsqu'une concession de cultures marines fait l'objet d'une réglementation de la navigation (restriction ou interdiction), qui relève d'un arrêté du préfet maritime. Le titulaire le réalise sous le contrôle du préfet de département (DDAM), avec l'appui technique facultatif de la DDE, après avis des commissions compétentes, à titre onéreux.

L'AECM comporte des clauses permettant à l'administration de contraindre le titulaire à satisfaire à ses obligations en application de l'article 6 du cahier des charges prévu par l'arrêté du 22 novembre 1983.

3. Le balisage collectif des zones de cultures marines

La prévention des conflits d'usage a conduit progressivement à l'introduction d'un nouveau mode de balisage : le balisage collectif des zones de cultures marines.

Afin d'assurer une sécurité plus grande aux usagers de la mer, en garantissant les droits des différents acteurs et en rappelant leurs obligations, mais aussi afin de prévenir les conflits d'usage, il est prévu un balisage général du contour extérieur des zones de cultures marines, ainsi que la possibilité de ménager des accès au rivage au travers de ces zones.

Le balisage de sécurité des zones de cultures marines ressort de la signalisation maritime. Ce balisage est établi dans la mesure où il est indispensable. Les projets de balisage des zones de cultures marines sont à instruire dans les conditions habituelles, c'est-à-dire après consultation de la commission nautique locale. La commission nautique locale est appelée à donner son avis non seulement sur les éléments techniques du projet mais aussi sur leur opportunité. En effet, l'examen de la situation par les usagers locaux dans le cadre de cette commission permet de lever le doute sur la nécessité ou non d'un balisage de sécurité maritime.

Concernant le balisage collectif des zones de cultures marines, il est possible de distinguer deux cas de figure :

- une zone située en eau profonde :
 - dans ce cas, le balisage collectif des cultures marines est défini par le marquage réglementaire, c'est-à-dire par un ou plusieurs ESM, des zones ainsi constituées ;
 - des chenaux traversiers peuvent être implantés, si nécessaire, dans ces mêmes zones ;
- une zone située sur l'estran :
 - le balisage des zones de cultures marines est défini par la mise en place de marques spéciales (bouées ou espars réglementaires) sur leur pourtour ;
 - des chenaux ou passages traversiers pourront être créés dans ces zones afin de permettre aux usagers de la mer d'accéder au rivage ou de s'en éloigner si cela est nécessaire. Un balisage latéral sera utilisé dans ce cas ;
 - les procédures et les dispositions réglementaires du balisage de sécurité maritime et du balisage de police s'appliquent à titre collectif à l'ensemble des titulaires de l'AECM regroupés en zone de cultures marines. Toutefois, le balisage collectif n'exonère pas de l'obligation individuelle de bornage des concessions ;
 - les dépenses relevant des charges liées au balisage collectif c'est-à-dire à l'investissement, l'entretien, le renouvellement ou encore le retrait éventuel du balisage des zones de cultures marines et de leurs chenaux traversiers respectifs s'appliquent non plus à titre individuel au regard des dangers créés par chaque concession, mais à titre collectif

sur l'ensemble des concessionnaires de la zone considérée. La section régionale conchylicole assure la maîtrise d'ouvrage du projet ou à défaut un syndicat conchylicole ou une association professionnelle.

4. Les étapes du montage d'un projet de balisage individuel et collectif et la coordination des services

La DDAM, compétente pour la délivrance des AECM, est le guichet unique des demandes de balisage individuel et collectif. Elle est notamment compétente pour traiter les demandes de changement de mode d'exploitation comme le passage de l'exploitation en surélevé qui serait susceptible de faire l'objet d'un balisage.

L'AECM signée par le demandeur précise ses obligations en matière de balisage conformément aux articles 5-1 et 5-4 de l'arrêté du 22 novembre 1983 portant approbation du cahier des charges type des autorisations d'exploitation de cultures marines sur le domaine public maritime.

Afin d'évaluer la nécessité d'un balisage de sécurité maritime, la DDAM organise la concertation la plus large en amont avec la DDE, c'est-à-dire dès le début de l'instruction afin de prévenir les conflits entre usagers de la mer, notamment sur l'estran ainsi qu'avec les différents usagers et collectivités concernées.

La chronologie des différentes phases spécifiques à la procédure de balisage est la suivante :

- a) Dépôt de la demande d'AECM ou de la demande de changement de mode d'exploitation notamment par passage en surélevé

Une notice indicative sur les obligations en matière de balisage, établie par la DDE, est remise au demandeur par la DDAM.

- b) Enquête administrative

Dans le cadre de la procédure de délivrance de l'AECM, les autorités administratives prévues par le décret n° 83-228 du 22 mars 1983 modifié sont consultées. Le préfet maritime donne son assentiment, la DDE est également saisie.

- c) Délimitation de la concession de cultures marines

Cette opération de délimitation du parc est réalisée par les services de la DDAM.

- d) Détermination du balisage de sécurité par la DDE

Si le projet de concessions de cultures marines est identifié en premier examen comme pouvant présenter un obstacle à la navigation, la DDE :

- élabore un avant-projet de balisage comprenant un devis estimatif de la solution préconisée ;
- consulte le centre d'études techniques, maritimes et fluviales (CETMEF) sur l'avant-projet.

- e) Réunion de la commission nautique locale

La commission nautique locale est réunie par la DDAM. Le dossier présenté en commission comprend en particulier, l'avant-projet de la DDE, établi avec le concours du CETMEF, comprenant un devis estimatif de la solution de balisage préconisée.

- f) Réunion de la commission de cultures marines

Le dossier présenté en commission de cultures marines comprend en particulier les pièces suivantes :

- le projet de signalisation maritime approuvé par la commission nautique locale ;
- un engagement du demandeur sur la prise en charge des coûts d'investissement et d'entretien de la signalisation maritime et sur les options éventuelles (renouvellement, retrait, etc.).

- g) Validation du projet de balisage

L'avant-projet de balisage et l'avis de la commission nautique locale sont pris en compte par la DAM. Si la solution de balisage préconisée est approuvée, la DAM valide le projet.

En cas de désaccord, le projet est soumis à l'avis de la commission des phares.

- h) Avis de la commission des phares

Son avis n'est demandé que :

- sur les projets de cultures marines en eaux profondes (dont le brassage est supérieur à 3 mètres) ;
- en cas de désaccord sur le projet présenté en commission nautique locale.

- i) Constat de conformité du balisage des installations au moment de la mise en exploitation

Ce constat est réalisé :

- par la DDAM pour ce qui concerne le bornage et le balisage de police ;
- par la DDE pour ce qui concerne le balisage de sécurité.

A défaut de balisage, les autorisations d'exploitation de cultures marines accordées au titre de l'article 15 du décret n° 83-228 du 22 mars 1983 modifié peuvent être suspendues temporairement ou retirées à tout moment.

j) Contrôles et actions postérieurs à la réalisation

Ils sont effectués par :

- la DDAM qui contrôle périodiquement le respect des limites du parc attribué, s'assure de la remise à l'état initial du site en fin de concession et de l'information nautique liée à cette opération ;
- la DDE qui contrôle la conformité du balisage de sécurité, s'assure du retrait du balisage du site et de l'information nautique liée à cette opération.

k) Information et sensibilisation

En début de saison touristique, à l'occasion de la campagne de sécurité des loisirs nautiques, la DDAM attire l'attention des plaisanciers et des utilisateurs d'engins de plage sur la nécessaire prudence aux abords des zones concédées pour l'exploitation de concessions de cultures marines.

En parallèle, en liaison avec les communes concernées, le rôle de la DDAM est de promouvoir une information synthétisée, aisément accessible aux usagers.

5. Tableau récapitulatif de la procédure et des intervenants compétents

PHASES	INTERVENANTS
Enregistrement du formulaire de demande de concession cultures marines et de la demande de passage en surélevé après acceptation des conditions générales (notice) par le demandeur.	DDAM.
Enquête administrative. Assentiment du préfet maritime. Concertation inter-services (avant-projet de balisage).	Préfet maritime. DDAM, avec participation DDE.
Délimitation sur site de l'établissement de cultures marines (positionnement DGPS).	DDAM.
Commission nautique locale.	Réunie par DDAM avec participation DDE.
Commission de cultures marines.	DDAM.
Validation du balisage de sécurité.	DAM.
Avis de la commission des phares en cas de désaccord sur le projet ou de projet de cultures marines en eaux profondes.	DAM.
Prescriptions de balisage de sécurité.	Préfet du département (préparation des arrêtés par la DDE).
Prescriptions de balisage de police.	Préfet du département et préfet maritime (DDAM).
Mise en œuvre du balisage de sécurité.	DDE ou concessionnaires.
Mise en œuvre du balisage de police.	Concessionnaires.
Information nautique.	DDE ou DDAM.
Constat de conformité du balisage de bornage ou de police au moment de la mise en exploitation des installations.	DDAM.
Constat de conformité du balisage de sécurité.	DDE.
Remontée des arrêtés préfectoraux vers la DAM et saisie des caractéristiques du balisage dans la base de données Aladin.	DDE.
Contrôle périodique du positionnement des limites du parc.	DDAM.
Contrôle périodique de conformité du balisage de de sécurité.	DDE.
Respect des conditions d'attribution. Remise en état des lieux en fin de concession.	DDAM.
Retrait du balisage de police.	Concessionnaires.

Vous rendrez compte à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture et à la direction des affaires maritimes des difficultés que vous rencontrerez dans l'application de la présente circulaire.

Fait à Paris, le 14 mai 2007.

*Le ministre des transports, de
l'équipement,
du tourisme et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires maritimes,
M. Aymeric*

*Le ministre de l'agriculture et de la
pêche,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des pêches maritimes
et de l'aquaculture,
D. Caze*

ANNEXE I
TABLEAU DE DÉTERMINATION DU BALISAGE MARITIME
EN FONCTION DU TYPE D'ACTIVITÉ

TYPE D'ACTIVITÉ ou de culture	TYPE DE BALISAGE À RETENIR	
	Balisage de police ou bornage.	Balisage de type ESM.
Cultures marines sur l'estran (délimitation des concessions).	Perches ployantes et inscription sur la carte marine du périmètre de la zone.	
Zones de cultures marines situées sur l'estran : chenal ou passage traversier.	Inscription sur la carte marine du périmètre de la zone.	Balisage latéral pour le chenal traversier ou passage.
Zones de cultures marines situées sur l'estran : contour.	Inscription sur la carte marine du périmètre de la zone.	Marques spéciales pour le contour.
Zones de cultures marines situées sur l'estran : chenal d'accès à un port.	Inscription sur la carte marine du périmètre de la zone.	Balisage latéral.
Zones de cultures marines situées sur l'estran : danger particulier d'un plan d'eau.	Inscription sur la carte marine du périmètre de la zone.	Balisage cardinal.
Cultures marines sur des eaux situées au-delà de la laisse de basse mer et dont le brassage est inférieur à 3 m (référence zéro des cartes).	Un balisage par marques spéciales (type balisage de plage), peut être retenu, en particulier si la navigation n'est pas autorisée dans la concession, avec indication nécessaire sur les cartes marines des limites de zone.	Balisage latéral (si chenal) ou cardinal (cas général).
Cultures marines situées en mer dont le brassage est compris entre 3 et 10 m (référence zéro des cartes).	Mention sur les cartes marines.	Balisage latéral (si chenal) ou cardinal (cas général).
Cultures marines en eaux profondes dont le brassage est supérieur à 10 m (référence zéro des cartes).	Mention sur les cartes marines.	Balisage marques spéciales ou danger isolé.
Structures flottantes (ou émergeantes), situées en eaux profondes telles les fermes d'élevage ou les filières de surface ou sub-surface.	Bornage (si nécessaire) de l'emprise par bouées légères ou espars liés à la structure, de caractère marques spéciales. Mention sur les cartes marines.	Balisage lumineux de caractère cardinal (ou latéral si chenal à proximité) de portée nominale minimale de 1,5 m.

ANNEXE II
RÉUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DES PHARES

25 octobre 2000

Procès-verbal n° 1

Affaire générale n° 1

Recommandation pour la délimitation et le balisage des zones de cultures marines.

La commission permanente des phares après examen du projet et s'appuyant sur la recommandation internationale de l'Association internationale de signalisation maritime pour le balisage des fermes marines donne un avis favorable aux règles de détermination du balisage à mettre en place en fonction des obstacles à la navigation que peuvent représenter les exploitations de cultures marines et approuve les dispositions suivantes :

Détermination des obstacles à la navigation

La responsabilité de l'Etat en matière de balisage étant liée à l'objectif de sécurité de la navigation maritime, seul le balisage des établissements de cultures marines créant un obstacle à la navigation, en regard de la topographie du terrain doit rester de la responsabilité de l'Etat et répertorié en tant que ESM (établissement de signalisation maritime).

Il est rappelé que la mise en place ou la modification des caractères nautiques d'un établissement de signalisation maritime est soumise à avis de la commission permanente des phares, les autres éléments de balisage relevant du domaine de restrictions à la navigation par réglementation particulière ou de bornage (qu'il soit à des fins de repérage ou imposé par règlement) constituent un balisage de police qui n'est pas soumis à cet avis.

Le principe général vise donc à baliser les restrictions physiques à la navigation apportées par les cultures marines comme tous les autres obstacles (écueils ou épaves) avec des marques cardinales, ou lorsqu'elles s'y prêtent avec des marques latérales (limites de chenaux), à l'exclusion des marques spéciales dont la vocation n'est pas d'aider à la navigation mais d'indiquer une zone spéciale ou une configuration mentionnée dans les documents nautiques appropriés.

Lors de l'élaboration d'un projet de balisage d'une zone d'exploitation de cultures marines, le responsable chargé du balisage devra déterminer si celle-ci présente un obstacle à la navigation pour le type de navires fréquentant la zone, ou si le balisage intervient uniquement suite à une demande réglementaire (bornage de police et conséquence d'un arrêté).

Il devra ensuite vérifier la profondeur disponible pour la navigation entre les superstructures de l'exploitation et la sonde au dessus de l'obstacle (brassage), qui correspond à la situation au zéro des cartes. Cet élément doit figurer dans tout dossier d'instruction de balisage.

L'obstacle se définit en regard de l'hydrographie mentionnée
sur la carte marine

En eaux abritées, rades et estuaires, un balisage de signalisation maritime n'est pas toujours nécessaire. L'examen du cas par des usagers locaux, dans le cadre d'une commission nautique locale, permet de lever le doute sur la nécessité de baliser pour la sécurité maritime ou non.

La détermination du balisage à retenir, s'il y a obstacle à la navigation, se déduit du tableau ci-joint et des dispositions complémentaires suivantes :

Tableau de détermination du balisage
en fonction du type d'activité

TYPE D'ACTIVITÉ ou de culture	TYPE DE BALISAGE OU DE DÉLIMITATION à retenir	
	Délimitation de police ou bornage.	Balisage classé de type ESM (établissement de signalisation maritime).
Chenal d'activités nautiques, situé sur l'estran dans des zones de cultures marines.	Balisage de plage (chenal de type bande littorale des 300 m).	
Chenal d'accès à un port, situé sur l'estran dans des zones de cultures marines.		Balisage latéral définissant l'accès à ce port.
Cultures marines sur l'estran.	Perches ployantes et si possible inscription sur la carte marine du périmètre de la zone.	
Cultures marines sur l'estran, à proximité d'un chenal navigable (à toute heure de marée).	Mention sur les cartes marines des limites de zone.	Exclusivement : balisage latéral définissant le chenal et les limites de zones concédées.

Cultures marines sur des eaux situées au-delà de la laisse de basse mer et dont le brassiage est inférieur à 3 m (référence zéro des cartes).	Si la navigation n'est pas autorisée dans la concession, un balisage de type plage ou en marques spéciales, peut être retenu avec indication nécessaire sur les cartes marines des limites de zone.	Balisage latéral (si chenal) ou cardinal (cas général).
Cultures marines situées en mer dont le brassiage est compris entre 3 et 10 m (référence zéro des cartes).	Mention sur les cartes marines.	Balisage latéral (si chenal) ou cardinal (cas général).
Cultures marines en eaux profondes dont le brassiage est supérieur à 10 m (référence zéro des cartes).	Mention sur les cartes marines.	Balisage spécial ou danger isolé.
Structures flottantes (ou émergeantes), situées en eaux profondes telles les fermes d'élevage ou les filières de surface ou sub-surface.	Bornage (si nécessaire) de l'emprise par bouées légères ou espars liés à la structure, de caractère marques spéciales. Mention sur les cartes marines.	Balisage lumineux de caractère cardinal (ou latéral si chenal à proximité) de portée nominale minimale de 1,5 m.

Dispositions complémentaires pour du balisage de sécurité (création d'ESM)

1. Aucune zone de culture marine, comportant un danger pour la navigation, ne doit être attribuée dans le secteur blanc d'un phare ou feu, si celui-ci permet une navigation sans danger sur ce secteur. L'éventuelle modification du feu et la possibilité d'introduire un secteur coloré ne pourra être envisagée qu'après avis des commissions compétentes. La prise en charge de cette modification serait alors à la charge des concessionnaires ou syndicats demandeurs.

2. Aucune zone ne doit être attribuée si elle est située sur un chenal d'accès à un port, qu'il soit situé ou non sur l'estran. L'espace minimum pour un chenal doit être réservé afin de pouvoir être éventuellement balisé en conséquence. Cet espace devra être suffisamment large pour tenir compte de l'évitage nécessaire des bouées, si la topographie ne permet pas l'installation d'espars fixes (sol sableux ou vaseux).

3. L'appréciation sur la nécessité d'un balisage lumineux doit être effectuée en fonction de l'environnement, du type de navigation et de circonstances de lieu. Si un balisage lumineux est retenu, celui-ci doit avoir une portée nominale minimale de 1 mille (matériel certifié comme possédant une intensité lumineuse équivalente, calculée selon la loi de Schmidt-Clausen).

Pour les structures flottantes en eaux profondes, le balisage lumineux est en général nécessaire sauf s'il est estimé que la navigation de nuit ne peut se pratiquer en toute sécurité dans cette zone (par exemple si la concession est située dans le secteur coloré d'un phare qui signale d'autres dangers naturels ou dans des eaux réputées malsaines pour un transit de navigation de nuit).

4. Le balisage ainsi retenu a caractère d'établissement de signalisation maritime, l'arrêté de mise en œuvre de ce balisage doit comporter un paragraphe relatif à l'information nautique concernant cet établissement et aux obligations des différentes parties en ce qui concerne cette information nautique pendant la durée de vie de l'établissement.

5. Tout cas particulier ne rentrant pas dans ce cadre fera l'objet d'un examen par la Commission permanente des phares afin qu'elle apprécie, le cas échéant, la nécessité d'amender les dispositions de principe retenues.

Considérations techniques

L'une des difficultés principales de détermination du coût du balisage reste le nombre de bouées de balisage qu'il sera nécessaire de mettre en place.

Il paraît en effet important de définir, en fonction des circonstances, des prescriptions minimales afin d'éviter une densité lourde de balisage, source de confusion et inefficace, tout en conservant la finalité qui est de signaler le danger ou d'apporter une aide au navigateur dans le choix de sa route.

Il appartient au service local des phares et balises de définir, en fonction des circonstances de lieu, le nombre et les caractéristiques minimales de dimensionnement du balisage mis en place pour baliser les zones de concessions.

Cette appréciation du dimensionnement se fait en fonction des conditions de mer et de la situation locale (mer ouverte, rades et estuaires abrités...).

A titre indicatif, pour la détermination du nombre d'établissements, les valeurs courantes ci-dessous peuvent être retenues :

Balisage de police

Balisage de type bande littorale des 300 m (sans voyant) :

- bouée de diamètre 400 mm : espacement de 50 m ;
- bouée de diamètre 600 mm : espacement de 100 m ;
- bouée de diamètre 800 mm : espacement de 200 à 300 m.

Balisage léger de type fuseau (avec voyant) : marques spéciales de hauteur au dessus de la flottaison inférieure à 2 m) : espacement tous les 500 m ou aux quatre coins de la zone.

Balisage marques spéciales (avec voyant) de petite dimension : bouées de diamètre < 800 mm : espacement de 200 m.

Bouées charpente en marques spéciales avec voyant : espacement d'environ 1 mille suivant la hauteur.

Balisage de signalisation maritime

Balisage latéral de petite dimension : bouées de diamètre < 800 mm : espacement de 200 m ou aux points durs d'un chenal.

Balisage léger de type fuseau (Cardinal, marques spéciales de hauteur au dessus de la flottaison < 2 m) : espacement tous les 500 m ou aux 4 coins de la zone.

Balisage latéral (conique ou cylindrique) et marques spéciales :

– bouées de diamètre 800 à 1 200 mm : espacement de 300 à 500 m) ou aux points durs ;

– bouées de diamètre supérieur à 1,20 m : de 500 m à 1 000 m) d'un chenal.

Bouées charpente en marquage cardinal : espacement d'environ 1 mille suivant la hauteur.

ANNEXE RECOMMANDATION INTERNATIONALE POUR LE BALISAGE DES FERMES MARINES

Lors de sa 12^e session du 21 octobre 1999, le comité Opérations de l'AIMS a proposé une recommandation internationale pour le balisage des fermes marines. Cette recommandation a été approuvée par le conseil de l'AIMS le 12 décembre 1999.

Cette recommandation est la suivante (traduction libre du document AISM OPS 12/7/6) :

« Considérant l'augmentation d'implantation des fermes marines et du danger potentiel que cela crée pour la navigation maritime.

Considérant également qu'il est de la responsabilité de l'autorité nationale d'un Etat de décider comment une ferme marine doit être signalée, en regard des risques encourus.

Considérant de plus que le balisage a pour but d'améliorer la sécurité de la navigation, comme celui de protéger la ferme elle-même.

Le conseil de l'AIMS préconise :

Quand une ferme marine est considérée comme représentant un danger pour la navigation, elle doit être marquée selon les règles de balisage de l'AIMS, c'est-à-dire des marques spéciales, des marques latérales, des marques cardinales ou une combinaison de celles-ci.

Si des marques spéciales sont utilisées, le périmètre de la ferme marine doit être marqué, mais pour des considérations de taille, de dimensions ou de situation d'une ferme particulière, il peut être suffisant de ne signaler qu'une partie du périmètre ou simplement le centre.

S'il existe une nécessité de mouvements de navire au travers d'une ferme marine, ce chenal doit être marqué par des marques latérales.

Si la situation prédominante le garantit, un balisage simple avec une marque cardinale peut être utilisé pour maintenir le trafic maritime à l'écart de la ferme marine.

Pour améliorer la perception des feux, la synchronisation des différents caractères lumineux peut être envisagée. »