

LUTTE CONTRE LE CARENAGE SAUVAGE EN BAIE DE FORT-DE-FRANCE



STRATEGIE OPERATIONNELLE

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	3
2. L’OFFRE TECHNIQUE DE CARENAGE.....	3
2.1 L’aménagement d’une cale de mise à l’eau	4
2.2 L’aménagement d’une aire technique.....	4
3. LE PROGRAMME DE COMMUNICATION.....	6
3.1 Informations aux plaisanciers via les autorités portuaires	7
3.2 Envoi d’informations via le fichier des immatriculations.....	7
3.3 Affiches sur les lieux de carénage sauvage.....	8
3.4 Sensibilisation des plaisanciers en personne	8
3.5 Clip vidéo à partager sur les réseaux sociaux.....	9
3.6 Calendrier de réalisation	9
3.7 Évaluation et Indicateurs de Suivi	9
3.8 Contenus des supports de communication.....	10
4. LA REPRESSION	11
4.1 Le cadre législatif	11
4.2 Les agents en charge du contrôle et de la répression	12
4.3 La mise en oeuvre	12

1. INTRODUCTION

Le carénage sauvage est susceptible d'engendrer une pollution importante des eaux marines. Les résidus de peintures antifouling, riches en métaux lourds et en biocides, nuisent à la faune et la flore marines. En Martinique, dans la baie de Fort de France, ce phénomène est à considérer particulièrement compte tenu de la faiblesse des structures adaptées susceptibles d'encadrer cette pratique. L'absence d'une offre adaptée pour les plaisanciers, le manque d'alternatives accessibles et l'absence de connaissance sur les impacts de la pratique du carénage sauvage aggravent la situation.

La mise en place d'une stratégie globale de lutte contre le carénage sauvage nécessite de mettre en place différentes actions coordonnées les unes avec les autres relevant à la fois de la technique, de la communication mais aussi de la répression.

Une stratégie efficace de lutte contre le carénage sauvage s'appuiera sur 3 phases successives :

- Phase 1 : mise à disposition des usagers d'aires de carénage adaptées aux besoins et judicieusement localisées ;
- Phase 2 : mise en œuvre d'une campagne de communication ciblée ;
- Phase 3 : opération de répression contre les contrevenants.

2. L'OFFRE TECHNIQUE DE CARENAGE

La mise en œuvre d'un programme d'aménagement d'aires de carénage accessibles et adaptées aux plaisanciers est une condition *sine qua non* à une stratégie de lutte contre le carénage sauvage.

Autour de la baie de Fort de France, deux types d'espaces sont susceptibles d'accueillir des aires de carénage :

- Des cales de mises à l'eau principalement utilisées par les pêcheurs ;
- Des espaces terrestres attenants à des moyens de mise à l'eau que ce soit une cale ou un équipement.



Une cale à mise à l'eau



Un espace terrestre

L'aménagement des deux types doit se faire différemment.

2.1 L'AMENAGEMENT D'UNE CALE DE MISE A L'EAU

Une cale de mise à l'eau présente des caractéristiques physiques particulières qui complexifient la gestion du carénage :

- Un espace en contact direct avec le milieu marin ;
- Une forte pente ;
- Un endroit exigu.

L'aménagement d'une cale de mise à l'eau pour gérer efficacement les pollutions induites par une activité de carénage doit comprendre :

- Un dispositif de récupération et de traitement des eaux de ruissellement et de process ;
- Un dispositif de récupération pour évacuation dans des filières adaptées des déchets solides.

La récupération des eaux se fera gravitairement par un caniveau positionné en bas de cale. Les eaux collectées seront renvoyées via une pompe de relevage vers un système de traitement des eaux avant rejet dans le milieu.

Le système de traitement sera composé d'un décanteur / débourbeur permettant de récupérer les particules solides et les hydrocarbures complété d'un dispositif de traitement secondaire (zéolithe ou/et charbon actif) pour éliminer les polluants organiques ou les métaux lourds adsorbés sur les particules les plus fines. Les eaux épurées pourront être rejetées dans le milieu.

Une alternative à ce dispositif est de le remplacer par une cuve de collecte des effluents, les effluents seront alors pompés par un véhicule adapté avant évacuation dans une filière adaptée. Cette solution est plus simple à mettre en œuvre et moins coûteuse en investissement mais présente des contraintes de fonctionnement et un coût de fonctionnement plus important.

La gestion des déchets solides est compliquée par la faible surface disponible et l'exiguïté de la cale de mise à l'eau. Elle peut reposer sur un tri assez sommaire permettant d'orienter vers un tri ultérieur plus efficace avec un container de 700 litres pour les déchets souillés (pots de peintures, pinceaux, chiffons, résidus de bois, ...) et un autre de même capacité pour les déchets non souillés.

Le coût d'aménagement d'une cale de mise à l'eau de 50 m² peut être évalué à 100 k€HT pour la solution avec cuve et à 160 k€HT pour la solution avec système de traitement.

2.2 L'AMENAGEMENT D'UNE AIRE TECHNIQUE

L'aire technique est un espace terrestre plat présentant une forme géométrique carrée ou rectangle. Contrairement à la cale de mise à l'eau, l'espace est généralement plan ou à faible pente et on peut estimer que l'espace disponible est suffisant pour une gestion complète des déchets solides.

Une aire de carénage constitue une partie de l'aire technique, partie sur laquelle se concentrent les activités susceptibles de produire des polluants liquides ou solides. Une aire de carénage de 1000 m² présente une capacité de 20 bateaux de taille moyenne (8/10 mètres).

L'aménagement de l'aire de carénage nécessite de mener les opérations suivantes :

- Terrassement pour la mise en place du système de traitement des eaux de carénage ;
- Création de tranchées pour les réseaux secs et humides et l'installation de bornes Eau et électricité ;
- Création d'un dallage en béton armé (20 à 30 cm) sur toute la surface de l'aire de carénage pour imperméabiliser la surface et drainer les eaux vers un caniveau périphérique dirigeant les eaux vers la cuve de traitement ;
- Création d'un revêtement bitumé sur la zone de circulation à l'interface entre l'aire de carénage et l'aire technique ;
- Installation du système de traitement des eaux de carénage (même dispositif que pour cale de mise à l'eau) avec rejet dans le réseau collectif ;
- Installation de bornes de fourniture d'énergie et d'eau protégées par un arceau et d'un point de distribution d'eau ;
- Raccordement des réseaux de collecte des eaux de carénage au système de traitement ;
- Aménagement d'un Point Propre avec différents bacs et armoires de collecte des différents déchets générés ;
- Fourniture et mise en place des éléments de sécurité (extincteurs, kit antipollution).

Le Point Propre pourra accueillir les containers suivants :

- Une armoire de stockage pour produits dangereux
- Un collecteur à huile et filtres à huile
- Un conteneur pour batterie
- Un conteneur pour déchets souillés
- Un conteneur pour cartons
- Un conteneur pour plastique
- Un conteneur pour déchets électroniques
- Un conteneur pour bois
- Un conteneur pour le tout venant
- Un conteneur pour les ordures ménagères et assimilées

Le cout d'aménagement d'une aire de carénage de 1000 m² peut être estimée à 425 k€HT.

3. LE PROGRAMME DE COMMUNICATION

Un programme opérationnel de communication combine des actions directes et digitales pour sensibiliser efficacement les plaisanciers de la baie de Fort de France aux bonnes pratiques du carénage et lutter contre les pratiques illégales. Il arrive en complément du développement de solutions alternatives, n'engendrant pas de grandes complications administratives, financières ou techniques, essentielles pour convaincre les plaisanciers d'arrêter le carénage sauvage.

Ce programme de sensibilisation et de communication est destiné principalement aux plaisanciers et propriétaires de bateaux, aux gestionnaires de ports et capitaineries, mais aussi aux collectivités locales et institutions environnementales, aux associations nautiques et écologiques, ainsi qu'aux entreprises proposant des solutions de carénage respectueuses de l'environnement et au grand public concerné par la préservation du littoral. Il a pour objectifs :

- La sensibilisation des plaisanciers aux impacts environnementaux du carénage sauvage.
- L'encouragement des pratiques responsables et la promotion des infrastructures adaptées.
- Le respect de la réglementation en vigueur pour protéger les écosystèmes marins.
- L'instauration d'une dynamique de coopération entre les acteurs locaux pour renforcer la lutte contre le carénage illégal.

Même si de nombreux moyens de communication existent, leur efficacité varie en fonction du public ciblé et des enjeux locaux. Dans le cadre de cette campagne, les actions les plus pertinentes et impactantes reposent sur une approche combinant sensibilisation directe et supports d'information diversifiés mais facilement accessibles aux plaisanciers susceptibles de réaliser du carénage sauvage en Martinique.

Ainsi, les stratégies privilégiées incluent l'envoi d'informations avec les redevances portuaires, permettant de toucher tous les plaisanciers au mouillage en Baie de Fort-de-France, l'affichage sur les sites de carénage sauvage, assurant une sensibilisation sur les lieux les plus concernés, et l'organisation d'actions de sensibilisation en personne, renforçant l'impact par le dialogue et l'échange.

En complément, la diffusion d'un clip vidéo sur les réseaux sociaux et plateformes numériques maximisera la portée du message auprès d'un large public, tandis que l'envoi d'informations ciblées via le fichier des immatriculations garantira une couverture exhaustive des plaisanciers présents sur le territoire martiniquais.

Ces actions, détaillées dans le présent rapport, seront mises en œuvre de manière coordonnée, et permettront d'informer, de sensibiliser et d'engager efficacement les acteurs et usagers du nautisme dans la lutte contre le carénage sauvage.

L'utilisation de plusieurs supports de communication permet la répétition du message, très pertinente pour optimiser la diffusion du message. Elle favorise également une meilleure compréhension et assimilation de l'information et renforce son impact général.

3.1 INFORMATIONS AUX PLAISANCIERS VIA LES AUTORITES PORTUAIRES

Porteur de projet : CACEM en collaboration avec les gestionnaires de ports

Budget estimé : 5 000 € (impression des supports papier, envoi postal et envoi mail)

Moyens :

- Ajout d'une brochure ou mail explicatif à l'envoi des redevances portuaires (courrier/mail)
- Affichage d'informations dans les capitaineries et bureaux d'accueil des ports ainsi que sur les sites internet des ports et de la CACEM
- Présentation des bonnes pratiques lors des réunions du Conseil portuaire et invitation à transmettre l'information

Explication : Tous les plaisanciers payant une redevance portuaire recevront une information claire et concise sur la réglementation en vigueur concernant le carénage, les sanctions encourues et les alternatives existantes. Elle inclura aussi un QR Code redirigeant vers une page internet possédant des informations détaillées sur cette thématique (textes, illustrations, vidéos...) ainsi qu'une invitation à un échange direct en personne ou via un appel téléphonique, afin de répondre aux préoccupations des plaisanciers et d'encourager leur engagement en faveur de pratiques respectueuses de l'environnement.

L'objectif est de garantir que chaque plaisancier soit sensibilisé et informé au moment du renouvellement de sa redevance.

Une communication lors du conseil portuaire viendra renforcer cette sensibilisation en impliquant directement les participants, qui pourront ensuite relayer l'information par le bouche-à-oreille auprès d'autres plaisanciers.

3.2 ENVOI D'INFORMATIONS VIA LE FICHIER DES IMMATRICULATIONS

Porteur de projet : CACEM en lien avec l'Etat pour les services d'immatriculation des bateaux

Budget estimé : 10 000 € (impression, envoi postal, plateforme d'emailing)

Moyens :

- Extraction des données du fichier d'immatriculation des plaisanciers de Martinique.
- Envoi de courriers et mails informatifs à tous les plaisanciers enregistrés (similaire aux envois via les redevances, mais touchant un plus large public)

Explication : Cette action vise à toucher tous les plaisanciers, y compris ceux qui ne sont pas au mouillage (bateaux entreposés sur terrains privés). Elle permet d'avoir un impact large en atteignant les propriétaires de navires qui pourraient être tentés de réaliser un carénage illégal à leur domicile ou sur les terrains identifiés comme lieux de carénage sauvage.

3.3 AFFICHES SUR LES LIEUX DE CARENAGE SAUVAGE

Porteur de projet : CACEM en lien avec les propriétaires des terrains concernés

Budget estimé : 15 000 € (conception et impression des affiches, pose et maintenance)

Moyens :

- Conception d'affiches avec visuels percutants et informations réglementaires.
- Installation des affiches sur les sites identifiés comme zones de carénage sauvage.
- Intégration de QR codes sur les affiches renvoyant vers un site d'information et des ressources supplémentaires (comme des vidéos explicatives)
- Contrôle régulier pour s'assurer de leur visibilité et de leur renouvellement en cas de dégradations.

Explication : Informer directement sur les sites concernés permet d'agir au plus près des infractions. L'objectif est de décourager le carénage sauvage en rappelant les risques de sanctions et en proposant les solutions alternatives existantes.

3.4 SENSIBILISATION DES PLAISANCIERS EN PERSONNE

Porteur de projet : CACEM en partenariat avec le Parc Naturel Marin et les gestionnaires de ports

Budget estimé : 15 000 € (mobilisation de personnel sur le terrain, formations, campagnes de sensibilisation)

Moyens :

- Mobilisation de personnel pour patrouiller les zones de mouillage et les sites de carénage sauvage.
- Distribution de documents explicatifs et réponses aux questions des plaisanciers présents sur les ports, les zones de mouillage, dans les capitaineries, et en cas d'événements nautiques.
- Mise en place de sanctions, si non-respect après la période de sensibilisation effective

Explication : Une présence physique sur le terrain permet d'avoir un échange direct avec les plaisanciers. La sensibilisation et la pédagogie sont au cœur de cette démarche. Néanmoins, à la fin de cette phase d'information et de responsabilisation des plaisanciers, des sanctions commenceront à être appliquées pour renforcer le respect de la réglementation nécessitant l'intervention d'agents assermentés.

À terme, les contrôles deviendront moins fréquents mais les amendes resteront systématiques en cas d'infraction. Par ailleurs, la participation à des événements nautiques locaux permettra de toucher un public plus large et d'intégrer la sensibilisation dans des contextes conviviaux.

Recommandations spécifiques :

- **Formation des intervenants :** Assurer que les intervenants, le personnel portuaire et les bénévoles soient bien formés aux enjeux environnementaux et aux techniques de

communication ainsi qu'aux problématiques de pollution générées par le carénage sauvage.

- **Partenariats** : Collaborer avec des associations locales pour renforcer la crédibilité et l'impact des actions

3.5 CLIP VIDEO A PARTAGER SUR LES RESEAUX SOCIAUX

Porteur de projet : CACEM en collaboration avec le Comité Martiniquais du Tourisme et le Parc Naturel Marin

Budget estimé : 10 000 € (production, montage, diffusion sponsorisée sur les réseaux sociaux)

Moyens :

- Réalisation d'un clip vidéo pédagogique et impactant.
- Diffusion sur Facebook, Instagram, YouTube et TikTok, ainsi que sur les sites internet des ports, de la ville, de la communauté d'agglomération. La redirection vers la vidéo depuis d'autres supports (mail, flyer, courrier, affiche) sera permise via un QR Code.

Explication : Le format vidéo est très efficace pour sensibiliser et toucher un large public. Une vidéo dynamique, mettant en avant les conséquences du carénage sauvage et les alternatives existantes, permettra de marquer les esprits et de favoriser l'adoption de bonnes pratiques.

Recommandations spécifiques :

- **Appel à l'action** : Inciter les spectateurs à partager la vidéo et à s'engager dans des actions concrètes

3.6 CALENDRIER DE REALISATION

Action	Période	Mois
Envoi des brochures via le gestionnaire portuaire	Au moment de l'envoi des redevances	Janvier
Campagne d'emailing aux plaisanciers via le fichier d'immatriculation	Un ou deux mois après les redevances, pour une bonne assimilation de l'information	Mars
Mise en place des affiches	Quelques mois avant la haute saison (décembre-avril)	Octobre-novembre
Sensibilisation sur le terrain	En pleine saison (décembre-avril)	Décembre à avril
Diffusion du clip vidéo	Avant l'ensemble des actions pour l'utiliser dans les différents supports	Septembre
Organisation d'ateliers et événements	Durant le salon nautique	Juin

3.7 ÉVALUATION ET INDICATEURS DE SUIVI

Plusieurs indicateurs peuvent aider à mesurer l'efficacité des différentes actions de communication :

- Nombre de brochures envoyées et taux d'ouverture des emails.
- Nombre d'affiches posées et retours des gestionnaires locaux.

- Nombre d'échanges de sensibilisation en personne.
- Statistiques de vues, partages et interactions sur le clip vidéo.
- Évolution du nombre d'infractions constatées sur le terrain.
- Sondages auprès des plaisanciers pour évaluer la perception et l'adoption des bonnes pratiques.
- Nombre de contraventions.

L'évaluation régulière de ces indicateurs permettra d'ajuster la stratégie et d'optimiser les actions futures pour une communication plus efficace contre le carénage sauvage en Baie de Fort-de-France.

3.8 CONTENUS DES SUPPORTS DE COMMUNICATION

Les supports de communication intégreront au minimum les éléments du Tableau 1, et seront conçus de manière pédagogique et visuelle afin de garantir leur accessibilité à tous les plaisanciers. L'utilisation d'un langage simple, avec éventuellement une traduction en créole et en anglais, permettra de toucher une audience plus large. L'objectif est de transmettre un message clair, engageant et facilement compréhensible.

Tableau 1 : Contenus des différents supports de communications

Thématiques		Détails
Raisons interdiction	Impact environnemental	Pollution des eaux par les résidus de peinture antifouling, relargage de métaux lourds et de biocides dangereux pour les écosystèmes marins.
	Conséquences sur la biodiversité	Détérioration des fonds marins, contamination des espèces marines, impact sur la chaîne alimentaire et menace pour les zones protégées.
	Santé publique	Risques pour la santé des usagers de la mer (baigneurs, pêcheurs, plongeurs) en raison des substances toxiques libérées
	Encadrement réglementaire	Présentation des lois et règlements en vigueur, dont l'Article L216-6 du code de l'environnement interdisant les rejets de substances entraînant des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune.
Conséquences en cas de non-respect	Sanctions financières	Explication des amendes encourues pour carénage sauvage et non-respect des réglementations environnementales
	Dommages écologiques	Mise en avant des conséquences directes et indirectes du carénage illégal sur les écosystèmes marins et littoraux.
Proposition d'alternatives au	Lieux de carénage réglementés	Identification et cartographie des infrastructures dédiées au carénage en Baie de Fort-de-France.
	Conditions tarifaires et administratives	Présentation des coûts et des démarches pour accéder aux services de carénage autorisés, en insistant sur leur accessibilité et les avantages offerts (traitement des déchets, filtration des eaux usées, conformité aux normes environnementales).

	Solutions techniques alternatives	Promotion des nouvelles techniques de carénage respectueuses de l'environnement (antifoulings écologiques, nettoyage à l'eau sous pression avec récupérateurs, systèmes d'ultrasons pour éviter la colonisation des coques par les organismes marins).
		+ un QR Code redirigeant vers une page internet possédant des informations détaillées sur cette thématique (textes, illustrations, vidéos...)
		+ Une invitation à la prise de contact si besoin de plus d'informations

4. LA REPRESSION

Une fois les installations techniques mises à disposition des plaisanciers et usagers et une campagne de communication efficace menée, le non-respect des règles peut se traduire par une campagne répressive vis-à-vis des contrevenants.

La répression doit concerner les opérations de carénage hors des espaces dédiés à cet usage mais aussi l'usage de produits ou peintures illicites quel que soit le lieu.

4.1 LE CADRE LEGISLATIF

La pratique du carénage en dehors d'installations adaptées est interdite et rappelée dans différents codes législatifs.

- **L216-6 du Code de l'Environnement**

« Le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune, [...] est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende ».

- **L2132-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques**

« Nul ne peut en outre, sur le domaine public maritime, procéder à des dépôts ou à des extractions, ni se livrer à des dégradations ».

- **L5335-2 du Code des Transports**

« Il est interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations, notamment de jeter dans les eaux tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres ».

- **Article 90 du Règlement Sanitaire Départemental**

« Il est interdit de déverser directement ou indirectement dans la mer, [...], toutes matières usées, tous résidus fermentescibles d'origine végétale ou animale, toutes substances solides ou liquides toxiques ou inflammables, susceptibles de constituer un danger ou une cause d'insalubrité, de communiquer à l'eau un mauvais goût ou une mauvaise odeur, de provoquer un incendie ou une explosion ».

Le carénage sauvage est passible d’amendes de 150 € à 1500 € pour les contraventions de 2ème à 5ème classe (R541-76 et R212-48 du code de l’environnement, L2132-3 Code général de la propriété des personnes publiques) et jusqu’à 2 ans d’emprisonnement et 75 000 € d’amende (L216-6 code de l’environnement).

4.2 LES AGENTS EN CHARGE DU CONTROLE ET DE LA REPRESSION

La police de l’environnement n’est pas exercée par un seul corps mais par plusieurs catégories d’agents habilités.

1. Corps spécialisés principaux

Les inspecteurs de l’environnement sont le cœur de la police de l’environnement. Il s’agit d’agents commissionnés et assermentés, définis à l’article L.172-1 du Code de l’environnement.

Ils exercent principalement au sein :

- de l’Office français de la biodiversité (OFB),
- des parcs nationaux ;
- des services de l’État chargés de l’environnement (DREAL, DDT(M)...), des réserves naturelles, de l’ONF, du Conservatoire du littoral.

2. Autres agents pouvant exercer la police de l’environnement

- Gendarmerie nationale et Police nationale, qui concourent à la constatation des infractions environnementales (trafics de déchets, pollutions, maltraitance animale, etc.).
- Maires et, sous leur autorité, police municipale et gardes champêtres, pour certaines matières (déchets, nuisances, pollutions locales, etc.), en vertu de leurs pouvoirs de police générale et de polices spéciales.
- Certains agents commissionnés de collectivités territoriales, gardes des réserves naturelles, gardes du littoral.

4.3 LA MISE EN OEUVRE

Pour être efficace, la répression doit s’articuler autour d’un plan de contrôle coordonné permettant de mutualiser les différents acteurs publics en charge de la police de l’environnement. La majorité des contrôles s’exerce en application du plan de contrôle défini ; cependant les agents assermentés peuvent aussi menés des contrôles suite à un signalement ou à des constatations directes de situations infractionnelles.

Les agents chargés des contrôles interviennent soit en police administrative soit en police judiciaire.

Le contrôle en police administrative consiste à vérifier que les activités soumises à un régime administratif sont menées avec le titre requis et dans le respect des prescriptions édictées. La police administrative est réalisée par les agents des services déconcentrés de l’État et des établissements publics sous l’autorité des préfets.

Les contrôles de police judiciaire consistent à rechercher et constater les infractions prévues par la loi et à en identifier les auteurs. Ils sont réalisés par les inspecteurs de l'environnement, agents des services déconcentrés de l'État et des établissements publics commissionnés et assermentés. La police judiciaire est placée sous l'autorité du procureur de la République qui seul décide des suites données aux constatations d'infraction.

L'articulation de ces deux dispositifs est un déterminant essentiel de leur efficacité. Préalablement à chaque contrôle, l'agent doit définir s'il intervient dans le cadre administratif ou judiciaire.

En police administrative, l'agent qui constate un manquement au code de l'environnement et à ses textes d'application établit un rapport de manquement administratif ou un rapport d'inspection. D'autres codes peuvent être visés comme le code de l'urbanisme, le code forestier, le code rural...

Le rapport est transmis au contrevenant, qui peut émettre ses observations sous quinzaine. Après cette phase contradictoire, le Préfet dresse une mise en demeure de se conformer aux obligations dans un délai fixé. A défaut de respect de la mise en demeure, le Préfet met en œuvre des sanctions administratives (amendes, astreintes, consignation de sommes, travaux d'office...).

En police judiciaire, en cas d'infraction, les agents assermentés établissent un procès-verbal de constatation d'infraction qui est transmis au Procureur de la République. Les suites pénales données au procès-verbal sont de la compétence du Procureur de la République qui peut décider de sanctions judiciaires (rappel à la loi, amende, confiscation, peines d'emprisonnement) en fonction de la nature de l'infraction.

Les suites pénales et administratives restent indépendantes en termes de procédure. Elles sont toutefois complémentaires et non additionnelles.