

**Aspects juridiques
de l'immersion des navires
dans le but de favoriser l'économie bleue du littoral,
la restauration écologique
et la création de nouveaux spots de plongée
en Méditerranée**



Evolution de l'épave « Le Donator » en 3 photos

2006

/

2016

/

2019

Crédit Photos @Nicolas Barraqué

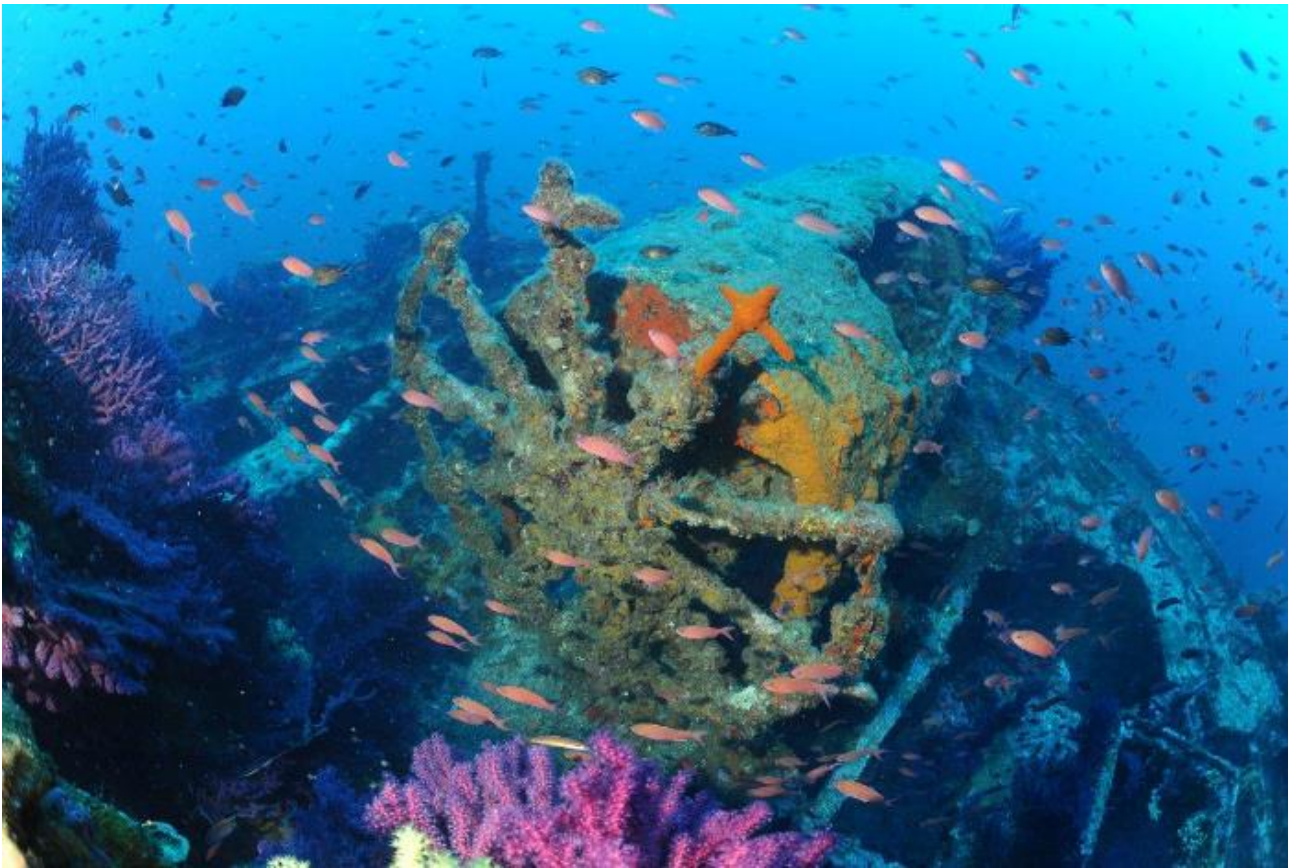


Conseil Stratégie et Formation

Tel. 06 63 01 24 17

contact@belda-consultant.com

www.belda-consultant.com



Magazine « Plongez ! » - Crédit Photos @Nicolas Barraqué

« Les structures qui se prêtent le mieux à la construction des récifs sont les navires, qu'il s'agisse d'épaves ou de navires que l'on a délibérément coulés à cet effet »

Page 3 du document « Directives pour l'implantation de récifs artificiels
Convention et Protocole de Londres/PNUE » (2009)¹

Cette étude a été engagée au titre des travaux ICO Solutions avec la participation de Monsieur Pierre BOISSERY de l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse, Nicolas BARRAQUE du magazine « Plongez ! », Monsieur Christian CALIFANO de la société « Hydro Scaph », de Monsieur Fabrice BERNARD du « Conservatoire du littoral ». Elle a reçu le soutien financier de l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse.

Ce travail doit être cité selon la référence suivante : Julien Belda, Belda Consultant, ICO Solutions, Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse, 2022, « *Aspects juridiques de l'immersion des navires dans le but de favoriser l'économie bleu du littoral, la restauration écologique et la création de nouveaux spot de plongée en Méditerranée* »

¹<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Artificial%20Reefs%20French.pdf>

Introduction :

Les navires immergés parfaitement dépollués² constituent des zones propices à la vie sous-marine et deviennent rapidement un habitat luxuriant pour la végétation sous-marine et de nombreuses espèces.

De nombreux pays au monde immergent des épaves de bateaux dans l'objectif de restaurer des zones dégradées, de développer la biodiversité et soutenir leur économie littorale.

Les épaves maritimes représentent non seulement des oasis de vie mais également des atouts touristiques majeurs de valorisation du littoral. En effet, ces dernières peuvent être des lieux de fixation de vie sous-marine mais également des spots de plongée spectaculaires avec des retombés économiques très conséquentes.

A ce sujet, la plongée est un **secteur économique qui génère en Europe un revenu de 1,4 milliard d'euros**, pour 3,5 millions de plongeurs, dont 75 % choisissent la Méditerranée comme destination plongée ». ³

Pour illustrer, rien que sur **le département du Var**, une étude récente de la CCI d'Aix Marseille indique que la plongée représente 155 structures, 50 entreprises, 57 associations, **200 emplois à l'année et des retombées dans l'hôtellerie et la restauration à hauteur de 16 millions d'€ de chiffre d'affaires**⁴.

A Chypre, **l'épave du ferry suédois « Zenobia » représente à lui seul : 57000 plongées par an et un revenu global annuel estimé à 25 millions d'euros**. ⁵

En France, la plupart des épaves maritimes datant de la première et seconde guerre mondiale, leur arrivée en fin de vie et leur dégradation aboutisse à une perte d'intérêt non seulement pour la faune et la flore mais également pour les plongeurs.

²) NDLR. La notion de « parfaitement dépollué » sera à ajouter implicitement toutes les fois que sera évoqué l'immersion des « navires », « épaves maritimes », « navires récifs », ...

³ Source : <https://www.divosea.com/chypre-strategie-epaves-recifs-artificiels/>

⁴ Source CCI Paca – 18 juillet 2017 : <http://www.paca.cci.fr/info-actu-des-territoires--la-plongee-une-activite-qui-compte-dans-l-economie-varoise-6328.php>

⁵ Source : <https://www.divosea.com/chypre-strategie-epaves-recifs-artificiels/>

Par ailleurs, les opérations de restauration écologique se sont développées ces dernières années, notamment dans les zones portuaires et pour les fonctions nurseries. Pour autant, l'immersion de récifs artificiels dans la zone côtière est ancienne. Les premières datent des années 70 avec parfois un succès relatif. Depuis, les connaissances et les réglementations ont évolué, tant sur le plan international que national pour prendre en compte la typologie de cas d'utilisation de ces outils (fonction halieutique, chaîne trophique, protection du trait de côte). La question de l'immersion de navires pouvant répondre à l'ensemble des problématiques et enjeux ci-dessus évoqués.

Une telle immersion de navires n'est pourtant pas sans soulever **un certain nombre de questions juridiques de droit international et de droit national dont la transversalité rend le sujet assez complexe** et nous oblige dès à présent de préciser que cette étude n'aurait aucunement la prétention d'être exhaustive.

L'appréhension et la compréhension du sujet de l'immersion des navires dans le but de favoriser la restauration écologique ou la création de spot de plongée en France oblige l'étude de sources de droits très diversifiées et plus particulièrement :

- les traités internationaux⁶ (notamment les conventions de Montego Bay, de Londres, de Barcelone, d'Oslo-Paris, de Nairobi, ...)
- divers codes (notamment le code des transports, le code général des collectivités territoriales, le code général de la propriété des personnes publiques, le code de l'environnement, le code de l'urbanisme, le code rural et de la pêche, le code du patrimoine, ...)
- des textes non codifiés
- ainsi que des jurisprudences.

La présente étude exploratoire porte sur **l'analyse de la réglementation internationale et nationale en matière d'immersion de « navires » dit « navire récifs » dans le cadre de cette étude**, dans l'objectif d'améliorer la biodiversité, restaurer les fonds marins, restaurer les fonctionnalités écologiques ou bien encore accompagner un développement économique (récifs artificiels mixtes, ludiques et environnementaux notamment) mais ce, « **dans la zone Méditerranée** ».

La position des services de l'État à ce jour est d'admettre que les épaves maritimes représentent un intérêt sur le plan biologique mais que leur immersion n'est pas possible en Méditerranée notamment au regard de la « **Convention de sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et ses protocoles** » dit également « **convention de Barcelone** ».

⁶) Nota : La nécessité d'intégrer les conventions internationales relève du fait que notre ordonnancement juridique place ces dernières au-dessus des lois et règlements nationaux. En effet, la constitution du 4 octobre 1958 dispose dans son article 55 que : « *Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie.* »



Pourquoi nous ne pouvons pas immerger d'épaves comme récifs artificiels en Méditerranée ?

Les épaves ne peuvent pas constituer une alternative pertinente aux récifs artificiels, malgré leur intérêts sur le plan biologique⁶, puisque leur immersion n'est pas autorisée en Méditerranée. En effet, de nombreux articles de loi encadrent la procédure*, notamment la Convention de Barcelone, qui spécifie que l'immersion de navires est interdite à partir du 31 décembre 2002.

Mais à la question : "est-ce qu'un navire dépollué et préparé à devenir un récif artificiel reste un navire ?" certains pays comme l'Espagne ou Malte considèrent qu'un navire dépollué et reconconditionné ne relève pas de la Convention de Barcelone qui vise explicitement le "sabordage" de navire "à la seule fin de leur élimination". Ces pays réalisent ainsi des immersions d'épaves dans un objectif de valorisation des navires sortis de flotte dans le cadre du Fonds Européens pour la pêche (FEP). Enfin, ce "recyclage" (de bateaux, d'avions, de plates-formes pétrolières...) est très fortement développé dans les pays anglo-saxons, notamment pour le développement de la plongée sous-marine sur épaves.

* La loi 76-599 du 7 juillet 1976 et son décret d'application n° 82-842 du 29 septembre 1982. Le code de l'environnement L218-42. L'article 5 de la convention de Barcelone.

Extrait : Cépralmar, Région Languedoc-Roussillon – Guide pratique d'aide à l'élaboration, l'exploitation et la gestion des récifs artificiels en Languedoc-Roussillon : 236 pages. **NOTA BENE :** Excepté l'interprétation qui est faite de la convention de Barcelone sur le thème de l'immersion des navires et que nous contesterons ultérieurement, le document cité ci-dessus reste un document de référence incontournable pour toute personne ou organisme s'intéressant à l'immersion des récifs artificiels.

Or, comme nous le verrons dans le cadre de cette étude, **de nombreux pays « signataires » de la convention de Barcelone ont réalisé des opérations d'immersions, programmées, tout à fait réussies, sans pour autant avoir fait, à notre connaissance, l'objet de sanctions ou de remontrances de la part des autres pays ou de l'organisme, le « Comité de respect des obligations », en charge depuis 2008 d'en contrôler la bonne application.** A noter, au contraire, que certaines opérations ont même fait l'objet de financement européens au regard de leur impacts positifs sur l'économie et l'environnement.

De manière générale, il semblerait que depuis cette promulgation de l'interdiction de saborder des « navires », les porteurs de projet d'immersion d'épave ou de « navire récif » en France déclarent être confrontés à une opposition avérée ou induite, « formelle » ou « informelle » de la part des services de l'Etat. Cette posture, a priori, de ces mêmes services de l'État sur l'immersion des navires est largement incomprise notamment des plongeurs qui ont justement constaté que de nombreux pays méditerranéens et signataires de la convention de Barcelone immergent des navires.

Entre le droit international (et notamment la convention de Barcelone), le droit de l'environnement et le droit de la domanialité publique pour n'en nommer que quelques-uns, les porteurs de projets, sont « submergés » de données juridiques complexes, d'interdictions, de restrictions totales, éventuelles ou potentielles mais également d'a priori fondées ou infondées. La masse de données et leur complexité est, en première approche, ingérable et décourage tout début d'initiative. Il en résulte que depuis 2003, aucun projet d'immersion volontaire de « navire récif » n'a pu, à notre connaissance, voir le jour en Méditerranée française.

Or si des membres signataires ont pu être en mesure depuis plusieurs années (et encore très récemment en 2021 cf. p22) d'immerger des navires dépollués pour en faire des récifs artificiels et des spots de plongée en Méditerranée, la logique juridique voudrait qu'au regard du principe d'égalité et du constat de l'existence de tels « précédents »⁷, la France puisse également réaliser de tels opérations vis-à-vis de l'application de la convention de Barcelone.

En effet, il n'est juridiquement pas imaginable, en l'absence de toute mention particulière à ce sujet, que la convention de Barcelone soit interprétée ou dispose d'une portée permettant légalement l'immersion des navires en tant que « récif artificiel » (et subventionné par l'Europe) dans certains pays et qu'elle l'interdise dans les « eaux méditerranéennes françaises ».

Pourquoi et comment des pays signataires de la convention de Barcelone ont-ils pu immerger des « navires » dans leurs eaux de Méditerranée sous leur juridiction ?

L'« astuce juridique » a été de les traiter et de les considérer non pas comme des « navires » ou des « épaves » mais comme des « récifs artificiels » ce que nous nommerons pour les besoins de notre étude les « navires récifs » :

« *It was sunk in 2013 in order to create an artificial reef with the aim of encouraging the increase of marine life to the area* » (Ndlr - Traduction : Il fut coulé en 2013 pour créer un récif artificiel dans l'objectif d'augmenter la vie marine dans la zone » 8).

Il serait difficile d'imaginer au regard des nombreuses immersions précédentes lesquelles devraient en quelque sorte faire « jurisprudence » que le « Comité de respect des obligations » blâme uniquement la France pour la réalisation de projets d'immersions intelligents de navires parfaitement dépollués en tant que « récif artificiel ».

Une telle attitude de la part du « Comité de respect des obligations » nous paraît en fait et en droit totalement exclue. Elle déboucherait en effet à **une évidente et inacceptable rupture d'égalité devant l'application de la convention de Barcelone laquelle rupture d'égalité aboutirait en outre à une concurrence déloyale conséquente** entre d'une part les pays signataires qui, sans être blâmés, ont quant à eux immergés des « navires récifs », parfois avec des subventions européennes, en vue de les exploiter économiquement par l'organisation de très nombreuses plongées touristiques ou éducatives et la France pour qui étonnamment toute immersion serait interdite.

Il est pourtant objectivement évident que **la France ne saurait, au regard de la Convention de Barcelone, avoir moins de droit que les autres états signataires.**

⁷ En réalisant une recherche totalement non exhaustive, nous en avons retrouvé plus d'une dizaine d'immersion de navires et même d'avions dans des pays signataires de la convention comme Chypre, Chypre (côté turque), Malte, la Croatie, ... Les exemples seront donnés dans le chapitre I.D de cette étude.

⁸ <https://www.visitcyprus.com/index.php/en/component/k2/item/405-fishing-vessel-nemesis-iii-diving-site>

Ceci étant expliqué, il convient maintenant d'appeler l'attention du lecteur sur le fait que si la convention de Barcelone « doit » juridiquement s'appliquer et être interprétée de manière strictement identique à l'égard de tous les pays signataires, il n'en demeure pas moins que **chaque pays reste souverainement libre de permettre ou non l'immersion de « navires récifs » en fonction de son propre « droit national », de son « propre droit » et de sa politique.**

En effet, il reste nécessaire de garder à l'esprit cette distinction et d'éviter toute confusion. Elle permet de poser plus correctement le problème et partant de là de mieux identifier les blocages et pistes de solutions.

Notre étude exploratoire nous amènera donc étudier et nous l'espérons à écarter les a priori et éventuels points de blocage à l'immersion des « navires récifs » en Méditerranée, en France qu'ils soient issus de la réglementation internationale et de son interprétation ou de la réglementation nationale.

Ainsi dans une première partie de notre étude, nous tenterons de démontrer la compatibilité des projets d'immersion de « navires récifs » avec le droit international et notamment la convention de Barcelone. Une fois les grandes règles précisées, nous présenterons une liste non exhaustive de différents projets, de « précédents », d'immersions de navire récifs réalisés en Méditerranée par des pays signataires de la convention de Barcelone.

Ensuite, le reste de l'étude sera logiquement consacrée à **établir dans quelle mesure l'immersion de navire en tant que « récif artificiel » est également compatible avec « notre droit nationale » et les outils juridiques actuellement en vigueur** (droit de l'urbanisme, droit de l'environnement et droit de la domanialité publique en compris notamment l'autorisation d'occupation du domaine public naturel, la gestion de l'exploitation du navire récif et la remise en état ou non au terme de l'autorisation).

Quelles solutions, pistes de réflexions ou réponses pourrions-nous tenter d'apporter dans le but de permettre d'améliorer le dialogue entre les porteurs de projet et l'Etat afin que ce dernier engage enfin la mise en œuvre d'une politique officielle d'immersion de navire dans un but d'intérêt général.

Tout cela pour en conclure que les opérations d'immersion de « navires récifs » nous paraissent parfaitement envisageable en France car en plus d'être compatibles avec les normes de droit international elles restent également compatibles avec notre droit national.

Cette étude nous conduit à proposer au lecteur le plan suivant lequel reprend, dans les grandes lignes, les 5 grandes étapes d'un projet d'immersion pendant lesquels nous tenterons également d'exclure quelques « fausses pistes ».

I. THEORIE ET PRATIQUE DU DROIT INTERNATIONAL DE L'IMMERSION DE NAVIRE EN MEDITERRANEE

II. QUESTIONS JURIDIQUE AUTOUR DE L'OBJET DE L'IMMERSION EN FRANCE : LE NAVIRE, L'ÉPAVE, LE BIEN CULTUREL, LE DÉCHET, LE RÉCIF ARTIFICIEL, LE « NAVIRE-RÉCIF »

III. RÈGLES APPLICABLES A LA PHASE DE PRÉ-IMMERSION EN FRANCE

IV. LES OUTILS JURIDIQUES ENCADRANT LE STATIONNEMENT DES RÉCIFS ET « NAVIRE-RÉCIF » SUR LE FOND DE LA MER EN FRANCE

V. LA PHASE D'EXPLOITATION DU « NAVIRE RECIF » EN FRANCE

Cette étude et sa conclusion viseront à démontrer à la fois

- **l'absence d'incompatibilité du droit international avec les projets d'immersion de « navires récifs »**
- **l'absence d'incompatibilité de notre droit international avec les projets d'immersion de « navires récifs »**



Photo : Chypre – navire Nemesis III coulé le 20 décembre 2013

SOMMAIRE

I. THEORIE ET PRATIQUE DU DROIT INTERNATIONAL DE L'IMMERSION DE NAVIRE EN MEDITERRANEE	p.11
I.A. La convention de Barcelone	p.11
I.B. Concernant l'exclusion partielle de l'application de la convention de Barcelone en raison du lieu de l'immersion avant et après 2007	p.13
I.C. Mise en avant des incohérences de la convention de Barcelone	p.16
- En résumé	p.21
I.D. Exemples d'application pratique de l'immersion de navires/ « navires récifs » ou « récifs artificiels » par des pays signataires de la convention de Barcelone	p.22
II. L'OBJET DE L'IMMERSION : L'ÉPAVE, LE BIEN CULTUREL, LE NAVIRE, LE DÉCHET, LE RÉCIF ARTIFICIEL ET LE « NAVIRE-RÉCIF » EN FRANCE	p.28
II.1 L'épave maritime	p.28
A. L'épave maritime dite « res nullius »	p.29
B. L'épave maritime, propriété privée	p.30
II.2 L'épave maritime en tant que « bien culturel »	p.31
II.3 La notion de « navire » en tant qu'objet d'une immersion et ses problématiques juridiques	p.33
II.4 Le « navire-récif » ou navire à immerger n'est pas un déchet	p.36
II.5 Les concepts de « récif artificiel » et de « navire récif »	p.37
III. RÈGLES POTENTIELLEMENT APPLICABLES A LA PHASE DE PRÉ-IMMERSION DU NAVIRE RECIFS EN FRANCE	p.41
III.1 Rappel de la répartition des compétences en France	p.41
III.2 La question de l'application des documents d'urbanisme en mer et des politiques publiques	p.42
III.3 L'initiative publique ou l'initiative privée et la question de la responsabilité	p.45
III.4 La dépollution du navire ou du « navire récif »	p.46
III.5 Les procédures de contrôle liées à la sécurité de la navigation	p.51
A. Les avis du préfet maritime et du commandant de la zone	p.51
B. Les commissions nautiques	p.52
III.6 Les procédures liées à l'environnement	p.54
A. Le « certificat de projet »	p.55
B. l'évaluation environnementale et l'étude d'impact	p.57
C. Projets soumis à la loi sur l'eau au titre de la nomenclature installations, ouvrages, travaux et aménagements (IOTA)	p.64
D. Approche Natura 2000	p.66
E. La participation du public et l'enquête publique	p.70
III.7 L'autorisation de l'opération d'immersion d'un récif artificiel ou d'un « navire récif » par le préfet maritime et les sanctions : le permis d'immersion	p.72
III.8 Les sanctions en cas de non-respect de l'interdiction d'immerger ou en cas d'absence de remise en état du domaine public maritime suite à une opération d'immersion	p.73
A. La sanction pénale	p.73
B. Sanction administrative de type contravention de grande voirie	p.74
Conclusion du chapitre	p.74

IV. RÉGIME JURIDIQUE DE L'OCCUPATION DU FONDS DE LA MER ET OUTILS JURIDIQUES ENCADRANT LE STATIONNEMENT DES RÉCIFS ET « NAVIRES RÉCIFS » SUR LE FOND DE LA MER p.75

IV.1 Les caractéristiques « potentiellement » communes aux autorisations d'occupation du domaine public maritime naturel p.76

- A. Les règles communes inhérentes aux titres d'occupation du domaine public maritime p.76
- B. La question de la remise en état du domaine public maritime au terme de l'autorisation p.78

IV.2 Les outils juridiques potentiellement à disposition pour autoriser le stationnement du navire au fond de la mer p.78

- IV.A L'autorisation d'occupation temporaire (AOT) p.80
- IV.B La concession de culture marine p.81
- IV.C La concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports p.84
 - a) Conditions générales p.84
 - b) la notion d'intérêt général entourant pouvant entourer un projet d'immersion de « navire récif » dans une CUDPMDP p.85
 - c) Instruction de la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports p.86
- Conclusion du chapitre p.89

V. LA PHASE D'EXPLOITATION DU « NAVIRE RECIF » p.90

- V.1- la question de la réglementation de la baignade autour du « navire récif » p.90
- V2. La réglementation de la police générale par le préfet maritime p.91

CONCLUSION p.93

Résumé des points clés p.95

Réalisation d'un projet d'immersion d'un « navire récif » en 13 grandes étapes p.96

Annexes p.98

Sources et ouvrages de références p.104

Remerciements p.106

I. THEORIE ET PRATIQUE DU DROIT INTERNATIONAL DE L'IMMERSION DE NAVIRE EN MEDITERRANEE

Les normes de droit international prévalent sur les normes nationales (article 55 de la Constitution). En première discussion, l'argument le plus régulièrement évoqué pour s'opposer à l'immersion de navires étant la convention de Barcelone, nous commencerons ce mémoire par son étude.

I.A La convention de Barcelone pour la zone Méditerranée

La Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone) et le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs est un ensemble juridique fréquemment invoqué par les services de l'État pour encadrer l'immersion de récifs artificiels mais aussi, aux dires des porteurs de projet, pour faire obstacle aux opérations d'immersion de navire comme « récifs artificiels » depuis le 31 décembre 2002.

Article 4

1. L'immersion de déchets ou autres matières est interdite, à l'exception des déchets ou autres matières énumérés au paragraphe 2 du présent article.

2. La liste visée au paragraphe 1 du présent article est la suivante :

a) matériaux de dragage ;

b) déchets de poisson ou matières organiques issus des opérations industrielles de transformation du poisson et d'autres organismes marins ;

c) **navires, jusqu'au 31 décembre 2000 ;**

d) plateformes ou autres ouvrages placés en mer, sous réserve que les matériaux qui peuvent produire des déchets flottants ou contribuer sous d'autres formes à la pollution du milieu marin, ont été retirés dans toute la mesure du possible, sans préjudice des dispositions du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol ;

e) matières géologiques inertes non polluées, dont les constituants chimiques ne risquent pas d'être libérés dans le milieu marin.

La position des services de l'Etat français est décrite dans le document ci-dessous :



Pourquoi nous ne pouvons pas immerger d'épaves comme récifs artificiels en Méditerranée ?

Les épaves ne peuvent pas constituer une alternative pertinente aux récifs artificiels, malgré leur intérêts sur le plan biologique⁶, puisque leur immersion n'est pas autorisée en Méditerranée. En effet, de nombreux articles de loi encadrent la procédure*, notamment la Convention de Barcelone, qui spécifie que l'immersion de navires est interdite à partir du 31 décembre 2002.

Mais à la question : "est-ce qu'un navire dépollué et préparé à devenir un récif artificiel reste un navire ?" certains pays comme l'Espagne ou Malte considèrent qu'un navire dépollué et reconconditionné ne relève pas de la Convention de Barcelone qui vise explicitement le "sabordage" de navire "à la seule fin de leur élimination". Ces pays réalisent ainsi des immersions d'épaves dans un objectif de valorisation des navires sortis de flotte dans le cadre du Fonds Européens pour la pêche (FEP). Enfin, ce "recyclage" (de bateaux, d'avions, de plates-formes pétrolières...) est très fortement développé dans les pays anglo-saxons, notamment pour le développement de la plongée sous-marine sur épaves.

* La loi 76-599 du 7 juillet 1976 et son décret d'application n° 82-842 du 29 septembre 1982. Le code de l'environnement L218-42. L'article 5 de la convention de Barcelone.

Extrait : Cépralmar, Région Languedoc-Roussillon - Guide pratique d'aide à l'élaboration, l'exploitation et la gestion des récifs artificiels en Languedoc-Roussillon : 236 pages.

Pour autant, nous tenterons de démontrer que la portée donnée à cette convention de Barcelone sur cette interdiction paraît excessive et que cette même la convention n'est pas, par ailleurs, sans incohérence. Enfin, nous verrons que certains pays signataires de la convention ont réalisé des immersions de « navires récifs » sans pour autant faire l'objet de remontrances de la part des organes internationaux en charges du respect de la convention.

I.B Concernant l'exclusion partielle de l'application de la convention de Barcelone en raison du lieu de l'immersion avant et après 2007

A noter que malgré l'interdiction d'immerger des navires prescrite par la convention de Barcelone, une lecture attentive de son article 1^{er} aurait permis de comprendre que cette convention prévoyait expressément sa « non application » dans les « eaux intérieures des parties contractantes » et ce, jusqu'en 2007 et l'intervention du protocole d'Athènes.

Article premier

Champ d'application géographique

1. *Aux fins de la présente convention, la zone de la mer Méditerranée désigne les eaux maritimes de la Méditerranée proprement dite et des golfes et mers qu'elle comprend, la limite occidentale étant le méridien qui passe par le phare du cap Spartel, à l'entrée du détroit de Gibraltar, et la limite orientale étant constituée par la limite méridionale du détroit des Dardanelles, entre les phares de Mehemetcik et de Kumkale.*

2. *Sauf disposition contraire de l'un quelconque des protocoles relatifs à la présente convention, **la zone de la mer Méditerranée ne comprend pas les eaux intérieures des parties contractantes.***

...

L'article 2 du protocole ne faisait que confirmer cette règle :

Article 2

La zone d'application du présent protocole est la zone de la mer Méditerranée délimitée à l'article premier de la convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (ci-après dénommée "la convention").

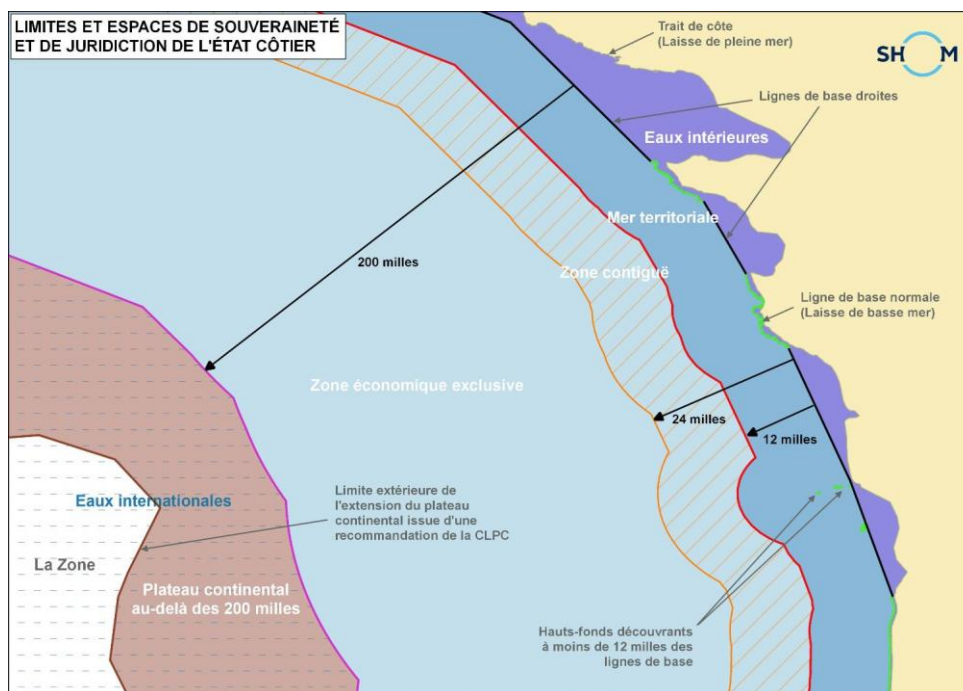
Les différentes catégories et statuts juridiques des eaux et zones maritimes (eaux, intérieures, eaux territoriales, zone économique exclusive, eaux internationales, plateau continentale ...) ont été définies par les conventions de Genève de 1958 et de Montego Bay de 1982.

Il existe souvent une confusion entre les « eaux territoriales » d'un État et les « eaux intérieures ».

Ce point était intéressant car les eaux intérieures territoriales ne sont pas uniquement les fleuves et les cours d'eaux.

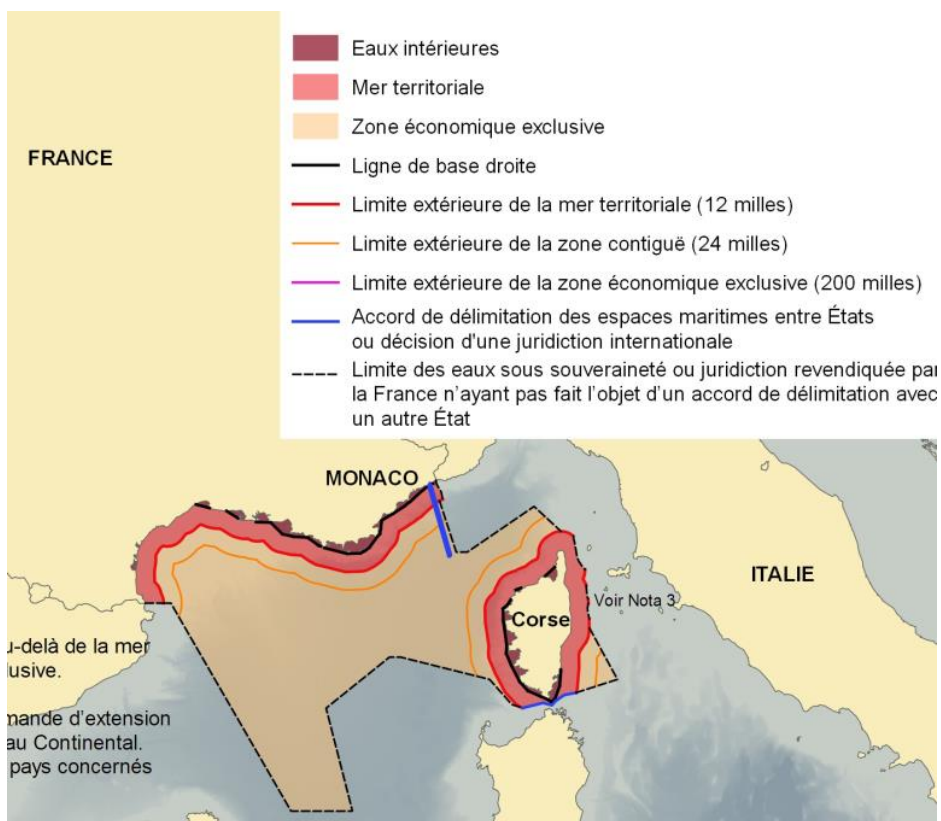
En droit de la mer, il s'agit des eaux incluses entre le rivage et la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. La souveraineté de l'État y est totale. L'accès à ces eaux est du seul ressort de l'État côtier, dont les lois et règlements sont pleinement applicables.

En pratique, juridiquement, les « **eaux intérieures** » (cf. ci-dessous en violet) sont les : ports, havres, rades, estuaires, baies historiques.



Nous avons ci-après réalisé par nos propres soins, un « zoom » sur la région Méditerranée afin de permettre au lecteur de mieux identifier ces zones dites « eaux intérieures » (en marron) dans lesquelles, de droit, la convention de Barcelone ne s’appliquait pas jusqu’en 2007.

La carte de France a été extraite du site : <https://limitesmaritimes.gouv.fr/>



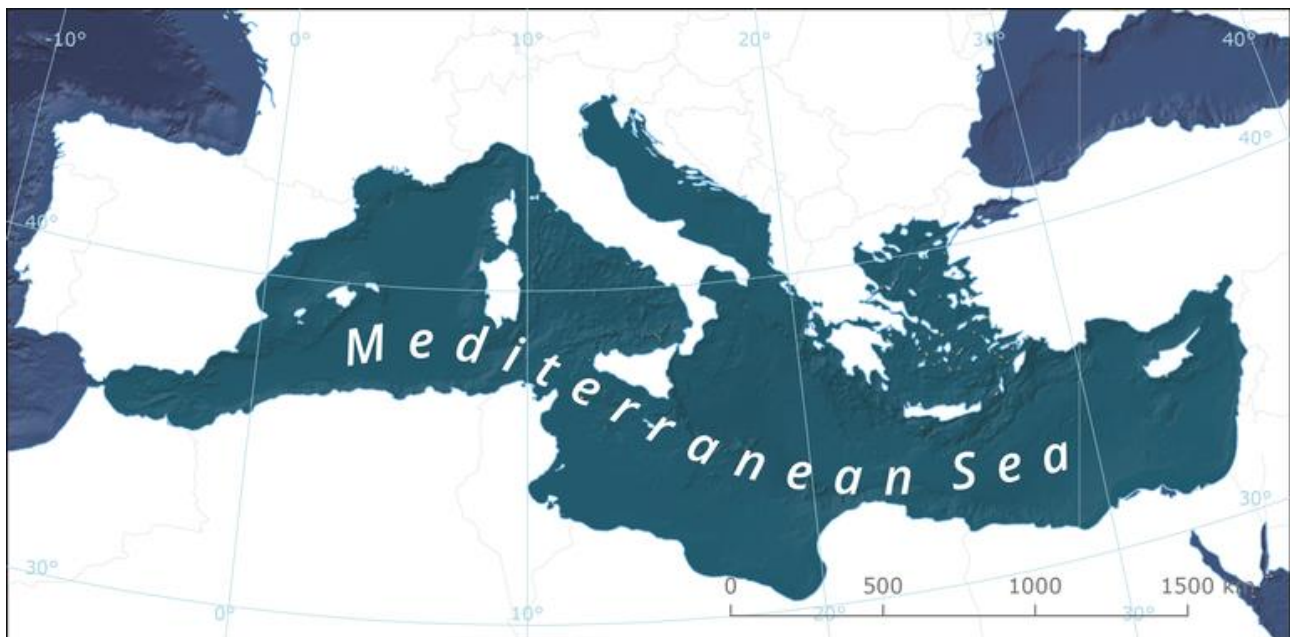
>>> Dans ces zones dites des « **eaux intérieures** », « de droit », la convention de Barcelone n'avait pas à s'appliquer. Ce faisant, **un projet d'immersion de navire n'aurait pu être interdit jusqu'en 2007 sur la base de ce fondement juridique.**

Ainsi, il nous paraît que **le porte avion Clémenceau (après 2003) aurait pu être immergé dans les eaux territoriales méditerranéenne afin de créer un spot de plongée sans pour autant violer la convention de Barcelone.**

Toutefois, depuis 2007, la convention de Barcelone ne fait plus une telle distinction :

Article 1^{er} : Champs d'application

Aux fins de la présente Convention, la zone de la mer Méditerranée désigne les eaux maritimes de la Méditerranée proprement dite et des golfes et mers qu'elle comprend, la limite occidentale étant le méridien qui passe par le phare du cap Spartel, à l'entrée du détroit de Gibraltar, et la limite orientale étant constituée par la limite méridionale du détroit des Dardanelles, entre entre les phares de Mehemetcik et de Kumkale



Reference data: © Esri; © Europe's seas, EEA

I.C Mise en avant des incohérences de la convention de Barcelone

Tout d'abord, il faut écarter de notre étude les immersions effectuées « par » les navires. De tels articles sont étrangers à l'immersion et à l'objet de notre étude.

Article 5 Pollution due aux opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs

Les parties contractantes prennent toutes mesures appropriées pour prévenir et réduire la pollution de la zone de la mer Méditerranée due aux opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs.

>> L'article 3.1 plaide pour une interdiction pure et simple d'immerger des navires dans la mesure où l'immersion inclut « tout sabordage en mer de navires et aéronefs. »

Article 3 Aux fins du présent protocole :

1. "Navires et aéronefs" signifie véhicules circulant sur l'eau, dans l'eau, ou dans les airs, quel qu'en soit le type. Cette expression englobe les véhicules sur coussin d'air et les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non, ainsi que les plates-formes ou autres ouvrages placés en mer et leur équipement.

2. "Déchets ou autres matières" signifie matériaux et substances de tout type, de toute forme et de toute nature.

3. "Immersion" signifie :

- a) tout rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires et aéronefs ;*
- b) tout sabordage en mer de navires et aéronefs.*

La notion de navire est définie de manière très large.

En première lecture l' « immersion » en méditerranée de « navires », déchets et autres matières énumérées à l'Annexe 1 est par principe interdite.

En revanche, le protocole énumère en annexe 2 « Les déchets et autres matières dont l'immersion nécessite des précautions spéciales » et reste autorisable « aux fins d'application de l'article 5 du protocole⁹ ».

⁹) Article 5 : L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de déchets ou autres matières énumérés à l'annexe II du présent protocole est subordonnée, dans chaque cas, à la délivrance préalable, par les autorités nationales compétentes, d'un permis spécifique. Il serra ajouter que l'Article 6 précise que « L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de tout autre déchet ou autre matière est subordonnée à la délivrance préalable, par les autorités nationales compétentes, d'un permis général. »

Article 4

*L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de déchets ou autres matières énumérés à l'**annexe I** du présent protocole est interdite.*

Article 5

*L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de déchets ou autres matières énumérés à l'**annexe II** du présent protocole est subordonnée, dans chaque cas, à la délivrance préalable, par les autorités nationales compétentes, d'un permis spécifique.*

>>> Or, il conviendrait ici de relever l'incohérence de la convention de Barcelone qui, par principe, interdirait l'immersion de « navires » parfaitement dépollués du simple fait de leur « statut » de « navire » (un objet meuble qui a pu circuler sur la mer) alors que, par ailleurs, elle autorise sous réserve, de « précautions spéciales », l'immersion de déchets dangereux dont la liste est fixée en Annexe 2 ci-dessous.

ANNEXE II – Convention de Barcelone

Les déchets et autres matières dont l'immersion nécessite **des précautions spéciales** sont énumérés ci-après aux fins d'application de l'article 5 du protocole¹⁰ :

1. Arsenic
2. Plomb
3. Cuivre
4. Zinc
5. Béryllium
6. Nickel
7. Vanadium
8. Chrome
9. Biocides et leurs dérivés non inclus dans l'annexe I
10. Sélénium
11. Antimoine
12. Molybdène
13. Titane
14. Etain
15. Baryum (autre que le sulfate de baryum)
16. Bore
17. Uranium
18. Cobalt
19. Thallium
20. Tellure
21. Argent
22. Cyanures

B. Le contrôle et la limitation stricte du rejet des substances mentionnées à la section A doivent être assurés conformément aux dispositions de l'annexe III.

¹⁰) **Article 5** : L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de déchets ou autres matières énumérés à l'annexe II du présent protocole est subordonnée, dans chaque cas, à la délivrance préalable, par les autorités nationales compétentes, d'un permis spécifique.

Il est légitime de **s'interroger sur la pertinence de cette différence de traitement** réalisé par la convention entre d'une part :

- **un navire en fer parfaitement dépollué** qui ferait l'objet d'une attention toute particulière dans le cadre d'une opération de conversion en « récif artificiel » (avec étude d'impact, obligation de suivi et de remise en état au terme de l'autorisation d'occupation du domaine public maritime) est dont l'immersion est purement et **simplement interdite**

et d'autre part,

- le **dépôt de « déchets »** composés, même à faible taux, de substances nocives (cf. Annexe II : arsenic, plomb, cuivre, zinc, béryllium, chrome, nickel, vanadium, sélénium, antimoine et leurs composés, cyanures et fluorures, pesticides...) **potentiellement autorisable suite à un permis spécial.**

En effet, **ce type d'immersion de déchets à des fins d'élimination reste juridiquement possible pour la convention de Barcelone sous réserve de « précautions spéciales »** décrites en annexe 3 (reproduite ci-dessous).

ANNEXE III

Les facteurs qui doivent être pris en considération pour établir les critères régissant la délivrance des autorisations d'immersion de matières, suivant les dispositions de l'article 7, sont notamment les suivants :

A. Caractéristiques et composition du déchet

1. Type et importance de la source du déchet (procédé industriel, par exemple);
2. Type du déchet (origine, composition moyenne);
3. Forme du déchet (solide, liquide, boueuse, gazeuse);
4. Quantité totale (volume rejeté chaque année, par exemple);
5. Mode de rejet (permanent, intermittent, variable selon les saisons, etc.);
6. Concentration des principaux constituants, substances énumérées à l'annexe I, substances énumérées à l'annexe II, et autres substances, selon le cas;
7. Propriétés physiques, chimiques et biochimiques du déchet.

B. Caractéristiques des constituants du déchet quant à leur nocivité

1. Persistance (physique, chimique et biologique) dans le milieu marin;
2. Toxicité et autres effets nocifs;
3. Accumulation dans les matières biologiques ou les sédiments;
4. Transformation biochimique produisant des composés nocifs;
5. Effets défavorables sur la teneur et l'équilibre de l'oxygène;
6. Sensibilité aux transformations physiques, chimiques et biochimiques et interaction dans le milieu aquatique avec d'autres constituants de l'eau de mer qui peuvent produire des effets, biologiques ou autres, nocifs du point de vue des utilisations énumérées à la section E ci-après.

C. Caractéristiques du lieu de déversement et du milieu marin récepteur

1. Caractéristiques hydrographiques, météorologiques, géologiques et topographiques de la zone côtière;

2. Emplacement et type du rejet (émissaire, canal, sortie d'eau, etc.) et situation par rapport à d'autres emplacements (tels que zones d'agrément, de frai, d'élevage et de pêche, zones conchylicoles) et à d'autres rejets;
 3. Dilution initiale réalisée au point de décharge dans le milieu marin récepteur;
 4. Caractéristiques de dispersion, tels que les effets des courants, des marées et du vent sur le déplacement horizontal et le brassage vertical;
 5. Caractéristiques de l'eau réceptrice, eu égard aux conditions physiques, chimiques, biologiques et écologiques existant dans la zone de rejet;
 6. Capacité du milieu marin récepteur à absorber sans effets défavorables les déchets rejetés.
- D. Disponibilité de techniques concernant les déchets
- Les méthodes de réduction et de rejet des déchets doivent être choisies pour les effluents industriels ainsi que pour les eaux usées domestiques en tenant compte de l'existence et de la possibilité de mise en œuvre:
- a) Des alternatives en matière de procédés de traitement;
 - b) Des méthodes de réutilisation ou d'élimination;
 - c) Des alternatives de décharge sur terre;
 - d) Des technologies à faible quantité de déchets.
- E. Atteintes possibles aux écosystèmes marins et aux utilisations de l'eau de mer
1. Effets sur la santé humaine du fait des incidences de la pollution sur :
 - a) Les organismes marins comestibles ;
 - b) Les eaux de baignade;
 - c) L'esthétique.
 2. Effets sur les écosystèmes marins, notamment les ressources biologiques, les espèces en danger et les habitats vulnérables.
 3. Effets sur d'autres utilisations légitimes de la mer conformément au droit international

Au niveau de la convention de Barcelone, les déchets énumérés à l'annexe 2 dont l'immersion est juridiquement possible en tenant compte des modalités d'immersion dites « spéciales » prévues à l'annexe 3 offrent des garanties et une protection pour l'environnement qui sont manifestement bien inférieures pour l'environnement à une immersion de navire parfaitement dépollué.

Par ailleurs, il s'agit d'ores et déjà d'appuyer le fait que l'immersion d'un navire dépollué préparé spécialement pour une immersion **en tant que « récif artificiel » ou « navire récif »** aura une tout autre finalité qu'un simple dépôt **« à des fins autres que sa simple élimination » et que ce fait il paraît tout à fait envisageable** (cf. notamment parties II.3 et II.4) et ce d'autant plus que telles opérations sont réalisées dans d'autres pays signataires de la convention de Barcelone (cf. chapitre I.D).

Article 3

4. Le terme "immersion" ne vise pas :

a) le rejet en mer de déchets ou autres matières résultant ou provenant de l'exploitation normale de navires et aéronefs ainsi que leur équipement, à l'exception des déchets ou autres matières transportés par ou transbordés sur des navires ou aéronefs qui sont utilisés pour l'immersion de ces matières ou provenant du traitement de tels déchets ou autres matières à bord desdits navires ou aéronefs ;

b) le **dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination** sous réserve qu'un tel dépôt ne soit pas incompatible avec l'objet du présent protocole.

5." Organisation" signifie l'organisme visé à l'article 13 de la convention.

Article 4

L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de déchets ou autres matières énumérés à l'**annexe I** du présent protocole est interdite.

Article 5

L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de déchets ou autres matières énumérés à l'**annexe II** du présent protocole est subordonnée, dans chaque cas, à la délivrance préalable, par les autorités nationales compétentes, d'un permis spécifique.

Article 6

L'immersion dans la zone de la mer Méditerranée de tout autre déchet ou autre matière est subordonnée à la délivrance préalable, par les autorités nationales compétentes, d'un permis général.

Article 7

Les permis visés aux articles 5 et 6 ci-dessus ne seront délivrés qu'après un examen attentif de tous les facteurs énumérés à l'annexe III du présent protocole. L'organisation recevra les données relatives auxdits permis.

Article 4

1. L'immersion de déchets ou autres matières est interdite, **à l'exception** des déchets ou autres matières énumérés au paragraphe 2 du présent article.

2. La liste visée au paragraphe 1 du présent article est la suivante :

a) matériaux de dragage ;

b) déchets de poisson ou matières organiques issus des opérations industrielles de transformation du poisson et d'autres organismes marins ;

c) navires, jusqu'au 31 décembre 2000 ;

d) plateformes ou **autres ouvrages placés en mer**, sous réserve que les matériaux qui peuvent produire des déchets flottants ou contribuer sous d'autres formes à la pollution du milieu marin, ont été retirés dans toute la mesure du possible, sans préjudice des dispositions du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol ;

En définitive, l'immersion des « déchets ou autre » est interdite (à l'article 4) à l'exception des déchets ou autres matières énumérés au paragraphe 2 notamment des « matériaux de dragage » (article 2a), des « plates formes » **ou « autre ouvrage »** (2d) sous réserve pour ces derniers d'être **immergés « à des fins autres que leur simple élimination** (sous réserve qu'un tel dépôt ne soit pas incompatible avec l'objet du présent protocole). Ce faisant, **l'immersion d'un « navire-récif », qui n'est plus un « navire » et n'est nullement un « déchet »** (cf. chapitre II.4) **aura ici au sens de la convention le statut de « autre ouvrage » immergé à des fins environnementales et économiques.**

Toutefois cet ouvrage devra à note sens être composé de matières dont l'immersion n'est pas interdite (par la convention) et cette immersion devra être réalisée « à des fins autres que leur simple élimination » et ne pas être polluant et ne pas produire de déchets flottants.

Or nous verrons qu'une immersion de « navire récif » sur le « domaine public maritime naturel » dans le cadre d' « une concession d'occupation du domaine public maritime en dehors des ports » devra (condition essentielle pour obtenir une telle autorisation) être réalisée et motivée par un « objectif d'intérêt général » qu'il soit « à des fins » économiques ¹¹, écologiques et/ou patrimoniales.

Si le déclassement d'un navire en « bien meuble » puis en « récif artificiel » préalablement à une immersion est non seulement une solution totalement rationnelle elle est en outre réalisée sans difficulté par d'autres pays signataires de la convention de Londres et Barcelone. C'est ce que nous verrons dans le prochain chapitre.

En résumé

1) l'immersion d'un « navire récif » dans l'objectif de créer un « récif artificiel » ne constitue pas une « immersion de navire » « au sens » de la convention de Barcelone mais relève de la catégorie des « autres ouvrages placés en mer » dont l'immersion est autorisée.

2) une telle immersion n'est pas en soi interdite à la double condition que

- le dépôt est réalisé à des fins autres que sa simple élimination, ne pas être polluant et ne pas produire de déchets flottants.

- le dépôt ne soit pas incompatible avec l'objet de la convention

La compatibilité théorique de l'immersion de navire récif ayant été examinée, il convient maintenant de mettre en avant les nombreux projets et mise en pratique d'immersions réalisés en Méditerranée par des Etat signataires de la convention de Barcelone de 2003 (date du début de l'interdiction de d'immerger des navires jusqu'à nos jours).

¹¹ Pour illustrer, rien que sur le département du Var : 155 structures de plongée, 50 entreprises, 57 associations, **200 emplois à l'année et des retombées dans l'hôtellerie et la restauration et 16 M€ de CA** (source CCI Paca – 18 juillet 2017 : <http://www.paca.cci.fr/info-actu-des-territoires--la-plongee-une-activite-qui-compte-dans-l-economie-varoise-6328.php>)

I.D Exemples d'application pratique de l'immersion de navires/ « navires récifs » ou « récifs artificiels » en Méditerranée par des pays signataires de la convention de Barcelone

Depuis cette promulgation de l'interdiction de saborder des « navire » en vigueur au 31 décembre 2002, des membres signataires de la convention de Barcelone ont pu être en mesure d'immerger et jusqu'à nos jours) des navires dépollués pour en faire des récifs artificiels et des spot de plongée en Méditerranée.

Sans surprise, l'« **astuce juridique** » a été de les traiter et de les considérer non pas comme des « navires » mais comme des « récifs artificiels » dans l'objectif de développer la faune et la flore marine et l'activité économique.

« It was sunk in 2013 in **order to create an artificial reef** with the aim of encouraging the increase of marine life to the area" (Ndlr - Traduction : Coulé en 2013 pour créer **un récif artificiel** dans l'objectif d'augmenter la vie marine dans la zone »¹²).

Certaines opérations ont même fait l'objet de financement européens au regard de leur impacts positifs sur l'économie et l'environnement.

Cette partie sera consacrée à en apporter la preuve par des références et des exemples concrets. La liste ci-dessous n'est en rien exhaustive et il ne fait aucun doute qu'elle pourra être complétée si besoin par de personnes en réalisant des recherches plus poussées sur l'ensemble des pays signataires qui sont pour rappel : l'Albanie, l'Algérie, Chypre, Croatie, la Bosnie Herzégovine, l'Égypte, la Grèce, Israël, l'Italie, le Liban, la Libye, Malte, le Maroc, le Monténégro, Monaco, la Slovénie, l'Espagne, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

Nous nous sommes bornées à réaliser des recherches **parmi les quelques pays les plus réputés pour les plongeurs pour parvenir à une vingtaine d'immersions depuis 2003.**

Pour Chypre, ont ainsi été coulés :

- le Némésis III (20 décembre 2013),
- le Lady Thetis et Costandis (22 février 2014)
- le Laboe, le 22 juin 2021 sur des fonds de sable accessibles aux Niveaux 1, dans des zones protégées, à l'Ouest et à l'Est de l'île, de manière à satisfaire toutes les grosses localités balnéaires. »¹³



¹² <https://www.visitcyprus.com/index.php/en/component/k2/item/405-fishing-vessel-nemesis-iii-diving-site>

¹³ Source : <https://www.divosea.com/chypre-strategie-epaves-recifs-artificiels/>

CHYPRE, STRATÉGIE ÉPAVES ET RÉCIFS ARTIFICIELS

17 Juil 2014 | ★★★★★

Pauvre en nutriments, la partie orientale de la Méditerranée est peu poissonneuse. La surpêche ayant aggravé ce postulat de base. Conscientes de ces lacunes, mais soucieuses d'attirer l'intérêt des plongeurs, les autorités chypriotes misent sur les épaves et les récifs artificiels.

« À Chypre, on n'a pas de poissons, mais on a des épaves ! » Tel pourrait être le slogan de cette île dont les côtes font face au Liban. Depuis de nombreuses années en effet, les acteurs du tourisme chypriote ont compris l'intérêt de la plongée : « Un secteur qui génère en Europe un revenu de 1,4 milliard d'euros, pour quelque 3,5 millions de plongeurs, dont 75 % choisissent la Méditerranée comme destination plongée, explique Andreas Louroutziatis, maire de Larnaca. La plongée donne de l'oxygène à notre économie et nous voulons développer ce secteur. »

En intervenant lors du séminaire « [Zenobia week](#) », Dinos Lefkaritis, directeur de l'office de tourisme de Larnaca, a rappelé que le naufrage du ferry suédois Zenobia en 1980 avait été « un triste jour, mais que celui-ci s'était finalement révélé une bénédiction : 57000 plongées par an et un revenu global annuel estimé à 25 millions d'euros. » Des chiffres qu'envient les localités voisines.

Pour le développement d'une « [économie bleue](#) », reconnue par l'Europe comme une stratégie à long terme (2020), les acteurs chypriotes ont œuvré pour créer des zones protégées et immerger quatre bateaux, dépollués selon les normes de la [convention de Barcelone](#).

Ont ainsi été coulés, le Nemesis III (20 décembre 2013), Lady Thetis et Costandis (22 février 2014) et le Laboe, le 22 juin dernier sur des fonds de sable accessibles aux Niveaux 1, dans des zones protégées, à l'Ouest et à l'Est de l'île, de manière à satisfaire toutes les grosses localités balnéaires.

Le coût d'achat des 4 bateaux s'est élevé à 60000 € alors que la dépollution, les travaux de sécurisation et les immersions ont coûté 300000 €. Une somme cofinancée par l'Europe, le département des pêches européennes et le gouvernement. « Nous sommes clairement en compétition avec Malte, conclut George Payiatas, en charge des récifs artificiels au département des pêches et de la recherche marine. Nos eaux sont claires, car peu de plancton, chaudes (16 à 27°C) et la saison de plongée est longue. Nous avons d'autres projets d'immersion et nous avons pour ambition de devenir les n°1 de la zone ! »

Propos recueillis par M. Carret. Crédits photos : N. Barraqué (Turtle Prod)

- Association des clubs chypriotes : www.dca-cy.com
- Office du tourisme : www.visitcyprus.com

epave-nemesis-chypre

<https://www.divosea.com/chypre-strategie-epaves-recifs-artificiels/>

Pour MALTE ont été immergés :

- En 2022, le navire « **P33** » à Marsaskala, ancien navire patrouilleur, de 23 m de long, coulé à 20 mètres de profondeur¹⁴.
- En 2016, le navire « **Tug 2** », ancien remorqueur, de 30 mètres de long et 9,5 m de large coulé à 22 mètres de profondeur¹⁵.
- En 2009, le navire « **P31** », ancien navire patrouilleur de 31 m de long, immergé en 15 et 20 mètres de profondeur¹⁶.
- En 2007, le navire « **P29** », ancien navire patrouilleur de 52m de long, immergé à 34 mètres m de profondeur à 150 mètres de la côte¹⁷.
- En 2006, le navire « **MV Cominoland** », ancien navire à passager de 35 m de long et de 295 tonnes, immergé à 40 mètres de profondeur¹⁸.
- En 2006, le navire « **MV Karwela** », ancien ferry à passager de 40 mètres de long, immergé entre 30 et 40 mètres de profondeur¹⁹.



Pour CHYPRE :

- En 2013, le navire « **Nemesis III** », ancien navire de pêche de type chalutier français de 1956, entre 20 et 25 mètres de long coulé à 26 mètres de profondeur²⁰.
- En 2014, le navire « **Lady Thetis** », petit navire de croisière de 30 mètres de long, immergé à 20 mètres de profondeur²¹.
- En 2014, le navire « **Costandis** », ancien navire de pêche de 23 mètres de long, immergé à 25 mètres de profondeur²².
- En 2014, le navire « **Laboe** », ancien navire de pêche de 21,5 mètres longueur immergé à 25 mètres de profondeur²³.



¹⁴ (cf. vidéo de promotion de l'opération d'immersion : <https://www.youtube.com/watch?v=Kvu5o2weanl> et le dossier technique de l'opération de l'organisme « ADI Associate » téléchargeable sur le lien https://era.org.mt/wp-content/uploads/2021/06/P33-Zongqor_PDS.pdf)

¹⁵ <https://maltadives.com/sites/tug2-exiles/en>

¹⁶ <https://maltadives.com/sites/p31/en>

¹⁷ <https://maltadives.com/sites/p29-cirkewwa/en>

¹⁸ <https://maltadives.com/sites/mvcominoland-xattlahmar/en>

¹⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=kaskcDr4Zig&t=288s>

> Vidéo du sabordage visible sur le lien suivant : <https://www.youtube.com/watch?v=kaskcDr4Zig&t=288s>

> Vidéo de l'immersion visible : <https://www.youtube.com/watch?v=lcogHEi8iz4>

²⁰ <https://www.visitcyprus.com/index.php/en/component/k2/item/405-fishing-vessel-nemesis-iii-diving-site>

²¹ <https://www.cydive.com/lady-thetis-wreck/>

²² <https://www.cydive.com/portfolio/limassol-wrecks/>

²³ <https://www.cydive.com/event/wreck-of-laboe/2021-12-13/>

Pour la CROATIE :

- En 2016, le navire « **VIS** », navire de commandement de Tito de 1956 de l'armée Yougoslave (très fort aspect historique et patrimonial) d'une longueur de 58m et de 8,7m de largeur pour 670t coulé au large de Medulin²⁴.

Pour ISRAEL :

- En 2010, le « **Sun Boat** », un navire de fer immergé sur la côte nord d'Eilat à environ 400 mètres à l'est l'hôtel Harrods, à 16 mètres de profondeur.
- En 2012, le navire **SG "bud"** au large de la côte d'Achzib
- EN 2017, le navire "**Galoz**" au large de Herzliya

Le LIBAN : très forte politique d'immersion (tanks, navires, rames de train, ...)

<https://thenationpress.net/news-63674.html>

Pour CHYPRE, sur la partie « TURQUE » également :

Site : defencepoint.gr²⁵

En créant des récifs artificiels, la Turquie tente d'attirer un tourisme de haut niveau sur la côte égéenne, tant les chiffres sont décevants, surtout après la rupture des relations avec les Russes et l'autoritarisme d'Erdogan qui a conduit son pays au bord de l'explosion interne, en raison du conflit avec les Kurdes. Dans un rapport intéressant des médias turcs, les Turcs ont coulé un avion Airbus A300 entier au large de Kusadasi, afin de créer un récif artificiel et de l'offrir au tourisme de plongée. Un communiqué de presse de la Société de développement et de promotion du tourisme de Larnaca (ETAP) précise qu'"après le naufrage du navire marchand" Elpida "samedi dernier, le LEF1, qui est le deuxième bateau qui sera le nouveau récif artificiel de Larnaca, a été placé sur le fonds marins aujourd'hui. Le navire spécifique a été donné au Département de la pêche et de la recherche marine par la société Lefkaritis Bros Ltd dans le cadre des actions de responsabilité sociale de l'entreprise". LEF1 a été placé dans la zone maritime de Voroklini, à une profondeur de 13 mètres afin qu'il soit accessible non seulement aux plongeurs mais aussi à la plongée en apnée. Ce sera le premier et le seul bateau à Chypre qui sera utilisé pour la plongée avec tuba. Ces dernières années, trois petits navires ayant le même objectif ont coulé, tout simplement l'Airbus A300 est de loin le plus grand, l'une des plus grandes épaves artificielles - des récifs artificiels au monde. Les efforts méritent certainement des éloges, car ils ne restent pas les bras croisés. Cependant, il y en a d'autres qui minent l'économie d'un pays et le conduisent lentement mais sûrement vers de grandes aventures, nous les avons décrites grossièrement dans l'introduction...

Des « avions récifs » sont également immergés.



²⁴ <https://www.istra.hr/en/experience/sports-and-outdoor/diving/1400>

²⁵ <https://www.defencepoint.gr/news/%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%BA%CE%AF%CE%B1-%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CF%8D%CF%86%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%B5%CF%87%CE%BD%CE%B7%CF%84%CF%8C%CF%82-%CE%B4%CE%B5%CE%BD-%CF%86%CE%AD%CF%81%CE%BD>

L' « Argostoli », coulé en 2018

Αργοστόλι, 2018



Πολεμικό σκάφος Κερύνεια



Τεχνητός ύφαλος Κερύνεια (ποντίστηκε 2015)

Récif artificiel de Kyrenia coulé 2015 - Navire de guerre Kyrenia

Il serait difficile d'imaginer au regard de la démonstration de ces nombreuses **immersions précédentes réalisées en « Méditerranée », « après le 31 décembre 2002 », par d'autres pays signataires de la convention** que le « comité de respect des obligations » blâme uniquement la France pour la réalisation de projets d'immersions intelligents de navires parfaitement dépollués en tant que « récif artificiel ».

Encore une fois, la France ne saurait avoir moins de droit que les autres états signataires de la convention de Barcelone.

Comme nous avons pu le souligner en introduction à la présente étude une telle attitude de la part du « Comité de respect des obligations » nous paraît totalement exclue et déboucherait à **une évidente et inacceptable rupture d'égalité devant l'application de la convention de Barcelone laquelle rupture d'égalité aboutirait en outre à une concurrence déloyale conséquente** entre d'une part les pays signataires qui, sans être blâmé, ont quant à eux immergés des « navires récifs » en vue de les exploiter économiquement et la France d'autre part.

Après avoir constaté la « faisabilité théorique » de l'immersion de navires en tant que « récif artificiel » et la mise en « pratique » de ces mêmes immersions par d'autres pays signataires, il est maintenant nécessaire d'étudier et de **confirmer la compatibilité de tels projets au regard de « notre droit nationale » et les outils juridiques actuellement en vigueur.**



Trop coûteux à Le « Vis », le navire de guerre de Tito, a été coulé dimanche 22 mai 2016 au large du Cap Kamenjak, à la pointe de l'Istrie. Il a été transformé en abri pour poissons et attraction touristique pour les plongeurs.



II. L'OBJET DE L'IMMERSION : L'ÉPAVE, LE BIEN CULTUREL, LE NAVIRE, LE DÉCHET, LE RÉCIF ARTIFICIEL ET LE « NAVIRE-RÉCIF » EN FRANCE

L'affirmation de la compatibilité des projets projet d'immersion de « navire récif » nous invite à étudier plus en détails le statut de « l'objet de l'immersion » en droit français.

Il y a souvent des différences notables de définitions entre le « langage juridique » et le « langage commun » qu'il ne sera pas tout à fait inutile de souligner ici afin d'éviter les incompréhensions. À ce sujet, nous commencerons par définir ce qu'est juridiquement une « épave maritime » (1) puisque le langage courant use volontiers, mais souvent à tort, de cette notion à la portée juridique bien particulière. Nous verrons ainsi que son régime juridique n'est pas adapté au navire à immerger dans le but dans faire un récif artificiel. Il sera ensuite évoqué l'épave maritime bien culturel (2), le déchet (3), le récif artificiel (4) pour enfin étudier le cas du « navire récif » c'est-à-dire le navire destiné à devenir un récif artificiel (5).

II.1 L'épave maritime

Synopsis :

Le navire arrivé en fin de vie ou gisant au fond de la mer reçoit communément la qualification d'épave ou d'épave maritime. Pourtant, il existe une distinction importante entre le langage courant et la ou les définitions juridiques.

Schématiquement, pour le langage courant, une épave maritime est un navire en très mauvais état. Pour autant, cette appréciation ne correspond pas au régime juridique de l'épave maritime.

Ce sujet est traité ici car il peut être une source de malentendu et dans certains cas une « fausse piste ».

Historiquement, le navire (et sa cargaison et ses créanciers) a toujours fait l'objet d'une protection particulière car de par son activité onéreuse et risquée, il participait (et participe encore) par ses expéditions aux commerces des nations en affrontant un milieu hostile qu'est la mer.

Lorsqu'un navire est en « état » d'épave ou coulé, il continue avec la cargaison à appartenir à son ou ses propriétaires. En d'autres termes, même coulé au plus profond des océans, le navire continue de demeurer une « propriété privée » (droit inaliénable et sacré) contrairement à l'idée totalement fautive mais largement répandue, nul ne peut se l'approprier sans réaliser les procédures juridiques adéquates.

Pour le code des transports, la qualification (restrictive) de l'épave maritime requiert 3 conditions cumulatives.

Ces conditions cumulatives sont :

- la non-flottabilité
- l'absence d'équipage
- l'inexistence de mesure de garde ou de manœuvre

Article L 5142-1

Sous réserve des conventions internationales en vigueur, les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux épaves de navires ou autres engins flottants, aux marchandises et cargaisons, aux épaves d'aéronefs et à tout autre objet se trouvant dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer, dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes fixé par les dispositions du chapitre II du titre III du livre V du code du patrimoine.

Au sens du présent chapitre, l'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons, l'aéronef ou l'objet à la réglementation douanière.

Le concept d'épave maritime est donc « restrictif ». Il exige, en droit français, l'accumulation de 3 conditions. Une fois ces conditions réunies, l'État français dispose, en mer, de la faculté de mettre en œuvre la police spéciale des épaves maritimes dans le but protéger l'ordre public (sécurité de la navigation, l'environnement, ...).

La police des épaves maritimes peut à terme, et sous réserve de respecter les conditions, délais et procédures, mener à la destruction ou à la revente de l'épave aux frais et risques de son propriétaire et donc in fine à une « déchéance de propriété » (en quelque sorte, une « expropriation »).

À ce stade, il convient de préciser qu'il est possible de distinguer **2 grandes catégories d'épaves maritimes** :

A) L'épave maritime dite « res nullius »

B) L'épave maritime, propriété privée

A) L'épave maritime dite « res nullius » : qui n'appartient à personne ou dont on ignore qui est le propriétaire. Cette « épave maritime » peut reposer au fond de la mer, le cas échéant sur le domaine public maritime naturel de l'État.

Dès lors, l'État peut :

– soit mettre en œuvre sa police spéciale des épaves afin de procéder légalement à son enlèvement, sa destruction ou sa réappropriation.

– soit ne rien faire et « tolérer » son occupation. Ici la question de la responsabilité de l'État en cas de dommages pourrait se poser en fonction des circonstances (dangerosité, absence d'information, signalisation, balisage, ...).

B) L'épave maritime, propriété privée, qui alors même qu'elle est sous l'eau en état de non flottabilité demeure toujours une propriété privée sauf à connaître une déchéance via la procédure et délais prévus pour les épaves maritimes).

Le navire épave peut être seulement perdu, égaré. Il ne s'agit pas d'une chose abandonnée (*res derelictae*) en ce sens que son propriétaire, qui demeure parfois connu parfois inconnu, n'a pas renoncé à son droit de propriété ou n'a pas fait l'objet d'une déchéance de propriété.

En droit, l'« épave maritime de navire » n'est plus « un navire ». Il y a un changement de statut. L'épave maritime de navire n'a plus vocation à bénéficier du privilège du droit à la limitation de responsabilité attachée aux navires en cas de dommage (article L 5221-3 et suivants du code des transports).

Parmi les conventions internationales, la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves a été adoptée par une conférence internationale organisée au Kenya du 18 mai 2007, entrée en vigueur le 14 avril 2015). Cette convention permet aux États de disposer d'un mandat juridique pour enlever, ou faire enlever, les épaves susceptibles de porter atteinte à la sécurité des vies humaines, des marchandises et des biens en mer, ainsi qu'au milieu marin.

Cette convention n'a pas vocation à s'appliquer à notre étude puisque les navires dont l'immersion est envisagée sont en principe de nationalité française et que cette même immersion doit être parfaitement programmée sous le moindre de ces aspects en termes de sécurité, de lieu, d'occupation du domaine public maritime naturel, de dépollution, ...

NOTA :

Si un « navire récif » à immerger sera une « épave maritime » pour le grand public ou le plongeur, il ne le sera pas pour le juriste.

En revanche, curiosité ou cas d'école, un « navire récif » qui n'est donc ni « un navire » ni une « épave maritime » peut devenir une « épave maritime » si par exemple il demeure en état d'abandon au terme de son autorisation d'occupation temporaire du domaine public ou si, tout ou partie de sa structure, sort de la zone sur laquelle il a été autorisé à stationner et que son propriétaire/gardien ne prend aucune mesure et la laisse à l'état d'abandon.

En effet, on se rappellera à ce sujet que la définition de l'épave maritime ne concerne pas uniquement les navires mais également les « *autres engins flottants, aux marchandises et cargaisons, aux épaves d'aéronefs et à tout autre objet se trouvant dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer, ...* ».

II.2 L'épave maritime en tant que « bien culturel »

Synopsis

Le navire à immerger peut avoir un intérêt historique ou patrimonial mais la lecture du code du patrimoine semble indiquer que le navire doit « déjà » être immergé sur le domaine public maritime ou dans la zone contiguë et que le propriétaire n'est pas susceptible d'être connu ce qui ne sera pas le cas du navire « à immerger » qui devra nécessairement avoir un porteur de projet, un propriétaire et/ou un gardien identifié à même d'obtenir toutes les autorisations nécessaires.

Conformément aux L531-1 et suivants du code du patrimoine, l'épave maritime peut en outre connaître une « protection particulière » :

Article L532-1 du code du patrimoine

Constituent des biens culturels maritimes les gisements, épaves, vestiges ou généralement tout bien présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique qui sont situés dans le domaine public maritime ou au fond de la mer dans la zone contiguë.

Article L532-2 du code du patrimoine

Les biens culturels maritimes situés dans le domaine public maritime dont le propriétaire n'est pas susceptible d'être retrouvé appartiennent à l'État.

Ceux dont le propriétaire n'a pu être retrouvé, à l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date à laquelle leur découverte a été rendue publique, appartiennent à l'État. Les conditions de cette publicité sont fixées par décret en Conseil d'État.

Ici l'épave maritime doit être entendue comme l'épave « res nullius », c'est-à-dire l'épave qui n'appartient plus à personne ou dont on ignore qui est le propriétaire (cf. chapitre précédent).

À notre sens, une telle qualification permet une appropriation plus rapide de l'épave au bénéfice de l'État ou encore de faire bénéficier à l'épave maritime d'une protection juridique supplémentaire si cette dernière présente un intérêt historique, culturel ou patrimonial particulier.

Cette appropriation de l'épave maritime culturelle peut également impliquer une prise en charge de la responsabilité de l'épave maritime la part de l'État qui pourra ensuite éventuellement la déléguer.

En première réflexion, le fait que le « navire récif » soit un bien culturel ou patrimonial nous paraît davantage un argument en faveur de sa « protection », de sa découverte, de sa visite ou de la réglementation de sa visite (ex. cf. arrêté de la préfecture maritime encadrant la plongée sur le navire de guerre « Léopoldville » en annexe).

>>> Pour autant, il ne nous paraît pas, en tant que tel, être un « levier juridique » fondamental permettant d'obtenir une immersion puisque de telles épaves, « bien culturels » « sont (ndlr. déjà) situés dans le domaine public maritime ou au fond de la mer dans la zone contiguë ».

En revanche, en fonction de l'importance culturelle et patrimoniale du « navire récif », la **qualification de « bien culturel » permettrait éventuellement d'aller dans le sens de sa réappropriation par l'État et de plaider pour une absence d'enlèvement ou de remise en état du domaine public maritime naturel sous réserve bien entendu que la poursuite du stationnement soit compatible avec les autres intérêts en jeu (environnementaux notamment).**

A noter que dans une logique patrimoniale ou culturelle, le label de « Bateau d'intérêt Patrimonial » (BIP), indépendant de celle d'« épave » ou de « bien culturel », pourrait peut-être être envisagé dans le cas d'une immersion d'un « navire récif ».

En effet, ce label est en principe totalement « indépendant de l'état du navire ». Il n'entraîne aucune conséquence ou protection particulière mais permet de manière générale de mettre en valeur le patrimoine maritime.

Le navire alors doit présenter au moins un élément patrimonial :

- *Le témoignage humain : bateau témoin d'un homme et/ou de son « œuvre »*
- *Le témoignage conceptuel ou technique : bateau témoin d'un concept architectural particulier, d'un évolution technique remarquable*
- *Le témoignage événementiel : bateau au palmarès sportif exceptionnel, ou ayant pratiqué une activité révolue ou selon des techniques révolues.*

Source : <https://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/navires-du-patrimoine/demande-de-labellisation/>



Le pavillon « Bateau d'intérêt Patrimonial »

II.3 La notion de « navire » en tant qu'objet d'une immersion et ses problématiques juridiques

Synopsis

Le navire est une notion floue qui peut être étendu de manière large voire excessive. Il peut à la fois être considéré comme un simple « bien meuble » ou quasiment comme une personne. Si la convention de Londres permettait l'immersion de navires en mer, la convention de Barcelone l'interdit en tant que tel depuis le 31 décembre 2002. Toutefois le statut du navire devait être étudié afin de mieux le cerner et tenter d'envisager des pistes permettant d'aboutir à la notion de « récif artificiel » ou de « navire récif » dont l'immersion est potentiellement autorisable.

Dans le langage commun le mot navire (nom masculin- XII siècle, navirie) s'est rencontré au féminin jusqu'au XVII siècle. Issu du latin navigiu, c'est un : « Bâtiment destiné à la navigation sur mer (ne s'emploie guère à propos de bâtiments de faible tonnage) ... (Dictionnaire de l'Académie Française 9e édition).

À ce jour, les services de l'État français considèrent que la convention Barcelone interdit l'immersion des navires en Méditerranée. Aussi le détour par la notion de navire nous paraît intéressant et nous ne cachons pas que ce chapitre est réalisé dans un objectif de la « désacraliser ». Il faut rappeler que l'objet de cette étude exploratoire est de tenter de trouver des solutions permettant l'immersion de « navires » dans des conditions juridiques satisfaisantes en vue d'en faire des « récifs artificiels ».

Tout d'abord, il n'est pas contesté ici que le navire doit par son statut, son importance et sa fonction bénéficier d'une protection particulière et de privilèges particuliers.

Il n'est pas non plus contesté que de par leur mode de fabrication et leur modalité d'exploitation, nombres d'entre eux ne doivent pas être considérés comme des récifs artificiels de premier choix. Tout comme il n'est nullement insinué que la mer doit être destinée à être un cimetière ou une décharge de navires.

Notre propos vise simplement à souligner qu'il est possible de considérer que des navires, en fonction de leur construction, de leurs matériaux de fabrication (ex. en fer ou bois brut non traité) et/ou parfaitement dépollués peuvent, au terme de procédures de dépollution adéquates et sur des lieux appropriés, être immergés dans un but autre que leur simple élimination et créer, protéger ou restaurer un écosystème riche et diversifié et ce faisant, devenir objectivement un « récif artificiel » tout à fait logique et pertinent moralement ou en d'autres termes écologiquement responsable.

À ce sujet, il convient de faire un point sur le statut du navire pour tenter de prolonger cette logique via un raisonnement juridique.

En tout premier lieu, le code civil, depuis 1804, Article 531²⁶ considère que les navires sont avant toute chose des « biens meubles ».

Cette perspective nous paraît intéressante en ce qu'elle désacralise le statut du navire qui en anglais reçoit même le pronom personnel féminin « she » (elle).

Pour le Protocole de la convention de Barcelone définit dans son article 3 la notion de « navire » (et non celle d'épave, ni même celle de récif ou de déchet).

Article 3 Aux fins du présent protocole :

1. " Navires et aéronefs" signifie véhicules circulant sur l'eau, dans l'eau, ou dans les airs, quel qu'en soit le type. Cette expression englobe les véhicules sur coussin d'air et les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non, ainsi que les plates-formes ou autres ouvrages placés en mer et leur équipement.

Une telle définition paraît extrêmement large.

Pour autant, en étant parfaitement dépollué et en étant destiné spécialement à cette fin, un navire doit pouvoir perdre son statut et sa qualité de navire pour ensuite être immergé dans l'objectif de devenir un « récif artificiel ».

Le code des transports (droit français) considère quant à lui :

Article L5000-2

I. — Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :
1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;
2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.
II. — Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.

Le navire est et reste un « bien meuble » et doit pouvoir, sous réserve d'être dépollué et d'avoir une utilisation, finalité différente de celle du navire, devenir ce que nous qualifions pour les besoins de cette étude de « navire récif ».

²⁶ Article 531 : « Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont « meubles » : la saisie de quelques-uns de ces objets peut cependant, à cause de leur importance, être soumises à des formes particulières, ainsi qu'il sera expliqué dans le code de la procédure civile. »

Ce qu'il nous semble important de retenir est que le navire qui a vocation à devenir un « **récif artificiel** » perd à notre sens sa qualité de « **navire** » au sens juridique du terme une fois que celui-ci est « **destiné à être immergé** ».

En effet, la fonction première d'un navire est d'être flottant et d'être construit et équipé pour la navigation (cf. Article L5000-2 du code des transports), certains auteurs (notamment Pierre BONASSIES) indiquaient que c'était son « aptitude à affronter les périls de la mer ».

Or le navire désarmé en vue d'être immergé au fond de la mer aux fins de devenir un récif artificiel n'a pas pour finalité de flotter et d'être équipé pour la navigation, il ne dispose pas ou plus d'équipements ou de telles aptitudes à affronter les périls de la mer ou à circuler. **Son usage, sa destination est ou serait si profondément modifiée qu'il en perdrait son statut ou sa qualification de navire.**

Le « navire récif » ne pourra plus (tout comme l'épave maritime, cf. infra) bénéficier du privilège du droit à la limitation de responsabilité attachée aux navires en cas de dommage (article L 5221-3 et suivants du code des transports) car sa destination est fondamentalement différente, il n'aura plus rien d'un navire. En d'autres termes, **le navire doit perdre sa qualité juridique de navire dès lors qu'il a vocation à devenir un « récif artificiel ».**

Comme nous le verrons plus tard, le « récif artificiel » ne connaît quant à lui aucune définition juridique contraignante ni en droit national ni en droit international. Ce faisant, rien n'exclut qu'un « récif artificiel » puisse être conçu en ayant la forme d'un navire avant d'être immergé.

Dans l'objectif de contourner la réglementation internationale et en l'absence de définition juridique de « récif artificiel », certains (en France notamment...) ont pu imaginer de fabriquer de toutes pièces des récifs artificiels « en forme de navire » afin de simuler la poésie, tenter de reproduire l'intérêt et l'attractivité attachée à une plongée sur une épave immergée.

Si la « lettre » de la réglementation internationale et de l'interprétation qui en est faite pourrait être contournée par ce procédé, il est possible d'imaginer que de telles opérations ne soient pas pertinentes au niveau du bilan carbone ou du bilan écologique et ce faisant ne respectent pas « l'esprit » de ces textes qui est de réduire les sources de pollution.

Il n'est pas certain que le bilan environnemental d'une opération de dépollution et d'immersion d'un navire déjà créé lequel navire devait de toute façon, en fin de vie, être dépollué ou à tout le moins être déconstruit de manière écologiquement responsable soit largement moins favorable à une opération de construction de toutes pièces d'un « faux navire récif artificiel » pour procéder à son immersion...

Il nous paraît que dans l'esprit des rédacteurs de la convention internationale, l'interdiction d'immerger des navires avait avant tout pour objet de ne pas transformer la mer en dépotoir à épaves et ce, à une époque où les compétences en matière de dépollution étaient très inférieures à ce qu'elles sont devenues.

En définitive ce n'est pas en soit la « qualité » ou le « statut juridique » de l'objet à immerger qui importe le plus (un récif artificiel, un navire en bois, en fer, un conteneur, ...) mais les matériaux avec lesquels il a été conçu et leurs impacts sur l'environnement marin à court, moyen et long terme.

Nous reviendrons sur ce sujet dans les paragraphes suivants et notamment dans le paragraphe consacré aux récifs artificiels (cf. chapitre II.5).

[II.4 Le « navire-récif » ou navire à immerger n'est pas un « déchet »](#)

Synopsis :

Le « navire récif » ne peut en aucun cas, être considéré comme un « déchet ». Le projet d'immersion et le positionnement au fond de la mer implique un propriétaire et/ou un gardien, une autorisation, un suivi et potentiellement un retrait dans le cas de la remise en état du domaine public. Ces éléments excluent les notions d'abandon ou d'intention de se défaire et donc la qualification de « déchet ».

Afin de compléter le panel des qualifications juridiques envisageables, il convenait ici de préciser que le « navire récif » à immerger ne sera pas juridiquement un « déchet ».

La qualification de déchet est prévue au code de l'environnement dans son article L541-1-1.

Les notions fondamentales de cet article sont que le déchet est :

- « Toute substance/ objet / bien meuble »
- dont le détenteur se défait, à l'intention ou l'obligation de se défaire
- ou qu'il abandonne

Comme nous avons pu le voir précédemment, dans le cadre du code des transports, un navire devenu « épave maritime » est un bien meuble en état de « non-flottabilité » qui bénéficie en principe d'une protection particulière puisque ce dernier appartient toujours à son propriétaire et ce, jusqu'au terme de la procédure de déchéance de propriété, de revente ou de destruction.

La qualification de déchet peut être différentes selon les conventions internationales.

À noter que **le navire porte-avions « Clémenceau »** alors qu'il était en état de flottabilité et en partance pour la déconstruction a été **qualifié de « déchet » par le Conseil d'État**. Il **n'était juridiquement plus un navire ni même une « épave maritime »**.

La haute juridiction administrative a ainsi refusé son exportation puisque cette dernière ne répondait pas aux prérequis exigés par la convention de Bâle du 22 mars 1989 « sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination ».

Le coût de cette erreur de qualification juridique a été estimée à plus 20 millions d'euros environ (source : « Ce qu'a coûté le démantèlement du Clemenceau à la France » – La Tribune Michel Cabirol 30 Sept 2011).

Alors que le « Clémenceau » était en état « flottabilité », l'« intention » non équivoque de l'État français de s'en séparer et de le faire détruire dans un pays tiers a permis au Conseil d'État de le qualifier de déchet et de refuser son exportation sous les modalités prévues initialement par l'État.

En toute hypothèse, le maître d'ouvrage, propriétaire ou gardien qui procède ou souhaite procéder à l'immersion d'un « navire récif » n'a aucunement l'intention ni l'obligation de s'en défaire, ni de l'abandonner comme le prescrit le code de l'environnement. Ce faisant, le « navire récif » ne saurait nullement être qualifié de déchet.

Par ailleurs, comme nous le verrons plus tard (chapitre IV.2.3), il y a et il doit y avoir juridiquement des « objectifs » et des motivations d' « intérêt général » (notamment d'ordre environnementale, économique et/ou patrimonial), des clauses contractuelles d'entretien ou de suivi du « navire récif » et potentiellement une obligation de remise en état qui excluent la notion d'abandon et de déchet.

Cette qualification de déchet du « navire récif » étant écartée, l'application de certains textes internationaux dont la convention de Barcelone pourront, de droit, être rejetés.

NOTA : La qualification de navire n'est nullement « immuable » au contraire !

Un navire a forcément vocation à finir en « épave maritime » ou en « déchet ».

Juridiquement une « épave maritime » ne dispose déjà plus du statut de « navire ». Ce sont 2 choses bien distinctes.

Le porte avion Clémenceau, nommé Q790 a vu son exportation en vue d'être déconstruit en Inde refusé par le Conseil d'Etat, la plus haute juridiction administrative de France, parce qu'elle l'a considéré comme un « déchet » et qu'une telle exportation n'était pas légale dans les conditions initialement prévues.

Si le statut de navire n'est pas immuable et qu'il peut passer au statut d' « épave maritime » ou de « déchet », rien n'empêche qu'il puisse devenir un récif artificiel (cf. chapitre ci-après).

>>> Or c'est précisément la démarche adoptée par des pays signataires de la convention de Barcelone qui ont réalisé des projets d'immersion dans les eaux méditerranéennes sous leur juridiction (cf. chapitre supra Chapitre I.D)



Source : Plongez.fr – crédit photo @Nicolas Barraqué

II.5 Les concepts de « récif artificiel » et de « navire récif »

Synopsis :

La notion de récif artificiel n'est définie par aucun texte juridique contraignant. Aussi la question d'un navire parfaitement dépollué pouvant obtenir cette qualification de récif artificiel pourrait se poser puisque la destination ou « finalité » de l'immersion serait bien d'en faire un récif artificiel avec le suivi et les autorisations induites. Certains pays signataires de la convention de Barcelone ont allègrement franchis ce pas (cf. supra chapitre I.D) mais tel n'est pas (encore ?) le cas de la France.

Le droit français ne s'est peut-être pas suffisamment penché sur le statut du « récif artificiel » qui ne connaît aucune définition juridique contraignante.

Les diverses documentations consultées sur ce sujet y compris celles de l'État français, utilisent fréquemment une définition de l'IFREMER :

*« Les **récifs artificiels** désignent des structures immergées **volontairement**, dans le but de **créer, protéger ou restaurer un écosystème riche et diversifié**. Ces structures peuvent induire chez les animaux des réponses d'attraction, de concentration, de protection et, dans certains cas, une augmentation de la biomasse de certaines espèces ».*

Cette définition de ce très imminent organisme scientifique qu'est l'IFREMER bien qu'ayant un grand intérêt n'a, en soi, aucune valeur juridique, légale ou réglementaire. De ce fait, elle n'appelle donc pas de réponse, de conséquences juridiques particulières sauf à être repris dans une loi, un arrêté ou dans un contrat.

Cette définition, nous paraît tout à fait pertinente et applicable au « navire récif » dont nous avons souhaité démontrer précédemment qu'ils ne sont plus des navires, ni des « épaves maritime », ni des « déchets ».

En effet, il faut reconnaître qu'une fois dépollués et positionnés volontairement au fond de la mer, les « navires récifs » « constituent des « structures » dont l'« immersion » « volontaire » peut parfaitement être engagée « dans le but de créer, protéger ou restaurer un écosystème riche et diversifié » et « induire chez les animaux des réponses d'attraction, de concentration, de protection et, dans certains cas, une augmentation de la biomasse de certaines espèces ».

Il va de soi que la protection ou la restauration d'un écosystème est un argument majeur voire fondamentale qui permettra sans doute d'emporter le consentement de l'État aux fins d'obtenir une autorisation d'immersion et d'occupation du fond de la mer par un « navire récif ».

Toutefois, malgré l'intérêt de cette définition de l'IFREMER, cette dernière peut sembler incomplète pour décrire l'ensemble des bénéfices potentiellement induits par l'immersion d'un « récif artificiel » ou d'un « navire récif » lesquels pourraient être considérés de manière plus polyvalente ou plus largement et avoir en outre les effets ou objectifs suivants :

- la réduction des inondations et de l'érosion côtière ;
- la fourniture de mouillages abrités pour la navigation et les petites embarcations ;
- le développement d'habitats pour la pêche des crustacés (ex : homards), notamment en lien avec le repeuplement des juvéniles ;
- la fourniture de substrat pour la culture d'algues ou de mollusques ;
- la fourniture de moyens de restreindre la pêche dans les zones où les stocks ont besoin de protection ;
- la création de zones de concentration de poissons pour la pêche, les pêcheurs sportifs et la plongée ;
- le remplacement d'habitats dans les zones où des substrats particuliers sont menacés ;
- l'atténuation de la perte d'habitat ailleurs (par exemple, conséquence de la remise en état des terres) ;
- le support d'activité économique comme la création d'un spot de plongée
- le support d'activités culturelles et patrimoniales
- ...

Naturellement toutes ces fonctions ne sont pas forcément induites par le récif et encore moins par le « navire récif » mais certaines d'entre elles apparaissent tout à fait transposables et/ou pertinentes.

Les Directives d'application pour l'implantation de récifs artificiels de la convention et Protocole de Londres/PNUE de 2009²⁷ définies quant à elle le récif artificiel de manière un peu plus générale :

« Un récif artificiel est une structure immergée, construite ou placée délibérément sur le fond marin dans le but d'imiter certaines fonctions d'un récif naturel destinées à protéger, régénérer, concentrer et/ou valoriser les peuplements de ressources marines vivantes.

Les objectifs d'un récif artificiel peuvent également être de protéger, restaurer et régénérer des habitats aquatiques, ainsi que de promouvoir la recherche, les possibilités récréatives et l'utilisation de la zone à des fins éducatives.

Le terme n'englobe pas les structures immergées, délibérément placées pour remplir des fonctions qui ne sont pas liées à celles d'un récif naturel, comme par exemple les brise-lames, les corps-morts, les câbles, les pipelines, les appareils de recherche marine ou les plates-formes, même si elles imitent accessoirement certaines fonctions d'un récif naturel. »

²⁷) Convention et Protocole de Londres/PNUE (2009), **Directives pour l'implantation de récifs artificiels**, Londres (Royaume-Uni), 96 pages réalisé sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), des « mers régionales » et de l'Organisation Maritime Internationale.

<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Artificial%20Reefs%20French.pdf>

En l'absence de notion de « récif artificiel » en tant que définition juridique contraignante de droit français, il nous semble qu'une immersion de « navire récif » non polluant pourrait être autorisée quand bien même il n'aurait que des effets très limités ou neutre chez les animaux ou sur l'augmentation de la biomasse mais dans la mesure où, en revanche, il représente un « intérêt général » qu'il soit par exemple socio-économique, culturel ou patrimonial.

En effet, un tel intérêt économique, culturel ou patrimonial peuvent être considérés comme des motivations d'intérêt général qui devront toutefois forcément ou tout le moins « se concilier » ou être compatible avec les intérêts environnementaux.

À ce sujet, il sera utile souligné que l'article 6 de la Charte de l'environnement (à valeur constitutionnelle) dispose que « *Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.* »

Il nous semblait important de faire les développements précédents pour conclure que le navire, une fois coulé au fonds de la mer dans le but de faire une « épave » pour les plongeurs ou un « récif artificiel » à poisson n'est juridiquement ni un « navire » (aucune aptitude, fonction ni finalité à affronter les périls de la mer), ni une « épave maritime » (au sens de la police des épaves maritimes et notamment par ce que n'est pas un navire abandonné), ni bien sûr un déchet (cf. supra).

>>> Pour autant l'absence de définition juridique nationale du « récif artificiel » conduit à faire émerger un « sentiment d'insécurité juridique » et nous constatons qu'il existe de réelles réticences, que nous souhaiterions considérer comme exagérées, à faire passer le navire, ce « bien meuble » (cf. article 531 du code civil) « *construit et équipé pour la navigation maritime* » au statut de « récif artificiel » alors que le navire Clémenceau tout en étant flottant est passé du statut de navire à celui de déchet sans passer par la case épave...

Il est objectivement et raisonnablement possible de considérer que les navires éco-construits ou parfaitement dépollués (notamment en fer) puissent constituer des structures immergées volontairement sur des lieux appropriés, dans le but autre que leur simple élimination et créer, protéger ou restaurer un écosystème riche et diversifié et ce faisant devenir un « récif artificiel » tout à fait pertinent. En définitive, aucun texte de droit français ne semble l'interdire.

« Les structures qui se prêtent le mieux à la construction des récifs sont les navires, qu'il s'agisse d'épaves ou de navires que l'on a délibérément coulés à cet effet »

Page 3 du document « Directives pour l'implantation de récifs artificiels
Convention et Protocole de Londres/PNUE » (2009)²⁸

²⁸<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Artificial%20Reefs%20French.pdf>

III. RÈGLES POTENTIELLEMENT APPLICABLES A LA PHASE DE PRÉ-IMMERSION DU « NAVIRE RÉCIF » EN FRANCE

III.1 Rappel de la répartition des compétences en France

Il nous semble important de faire ici un très un bref aperçu de la répartition des zones et des compétences en France sur les questions maritimes.

Tout d'abord, contrairement à l'idée assez largement répandue, la « mer » en tant que telle ne relève pas, en France (et contrairement à certains autres pays), du régime juridique de la « domanialité publique maritime » (sauf dans les ports maritimes).

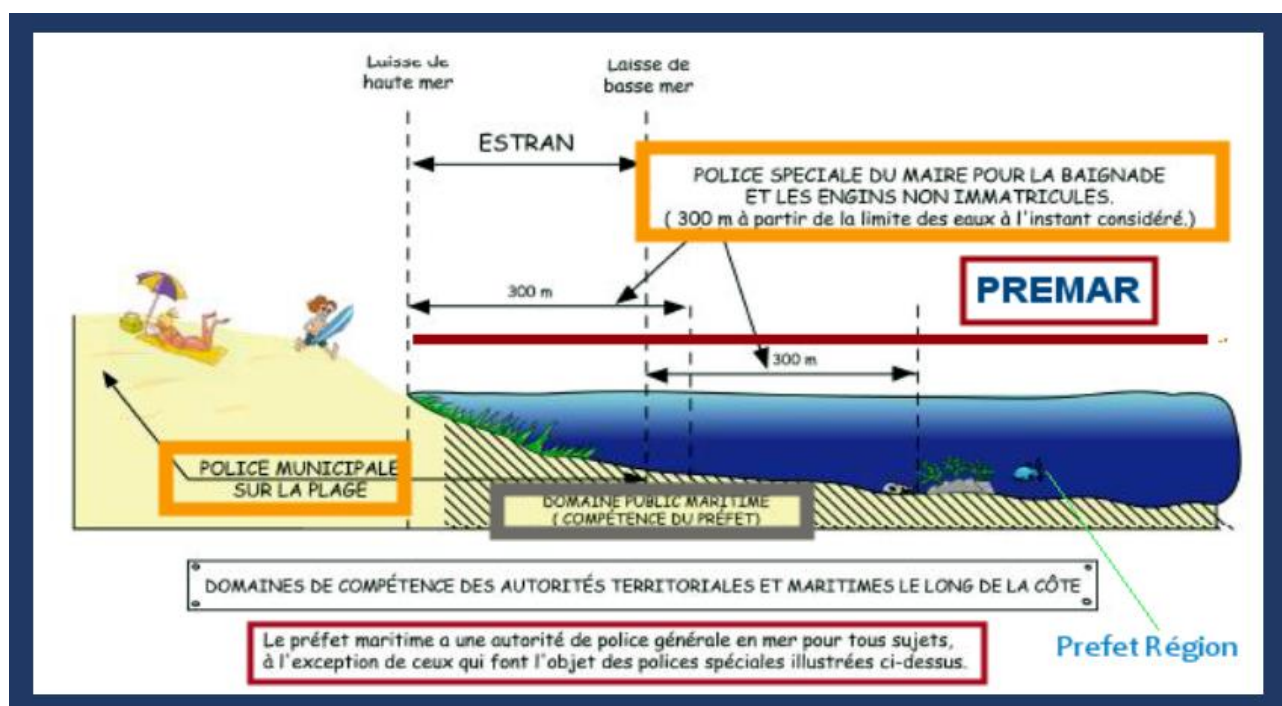
En revanche, par détermination de la loi (Article L2111-4 du code général de la propriété des personnes publiques), le sol et le sous-sol de la mer qui est le lieu où va potentiellement reposer l'épave maritime ou le navire immergé font partie du domaine public maritime naturel de l'État.

Dans ce contexte, le stationnement d'un récif ou d'un navire sur le sol nécessite, en plus notamment d'un permis d'immersion (cf. chapitre III.5) et des différentes autorisations environnementales, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

Au regard des textes juridiques en vigueur cette autorisation de stationnement du domaine public maritime naturel sera délivrée par le Préfet du Département.

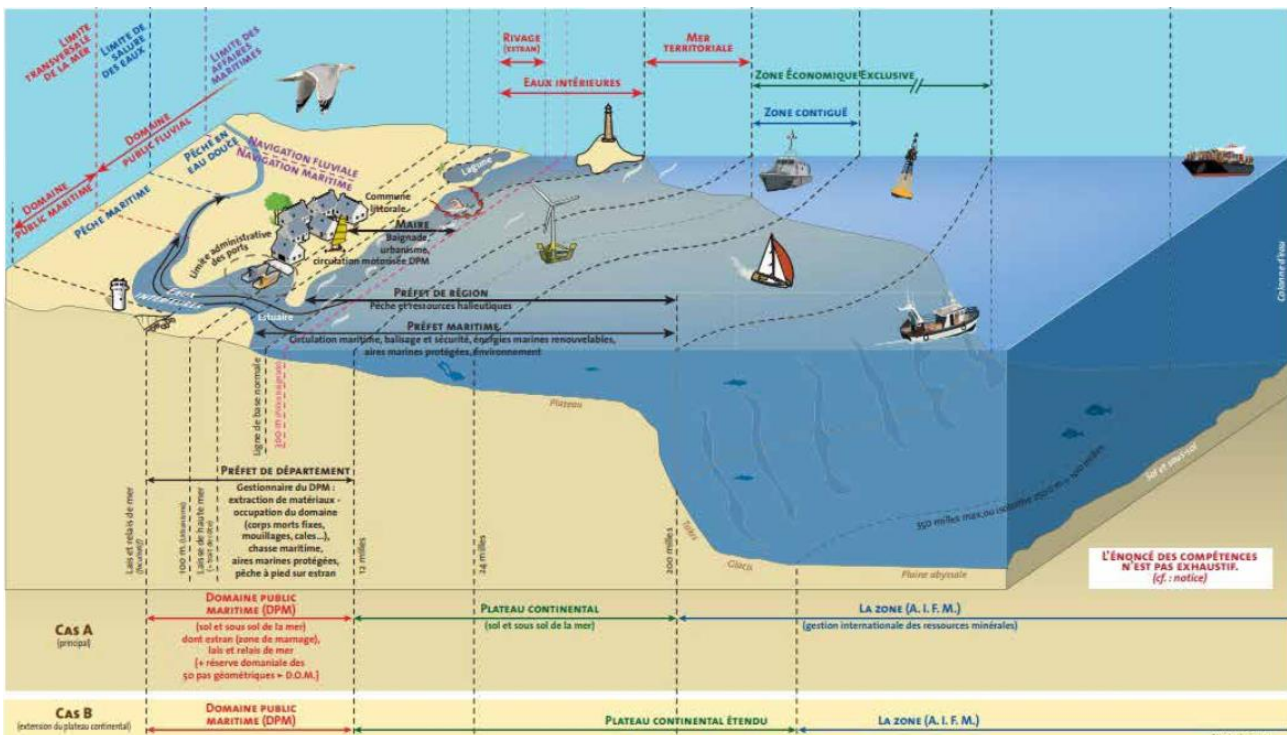
En mer, le maire quant à lui ne dispose que d'une « police spéciale » qui a uniquement pour objet et au sens strict les « baignades » et les engins nautiques « non immatriculés » (article L2213-23 du code général de la propriété des personnes publiques).

Le schéma ci-dessous permet d'illustrer la répartition des compétences en mer.



Enfin, il convient de noter que les autorités compétentes à l'intérieur des ports maritimes sont encore différentes et dépendent notamment du statut juridique du port (port de plaisance, de pêche, de commerce, port autonome, grand port maritime).

L'immersion de récifs artificiels ou de « navires récifs » dans les ports maritimes sans être juridiquement exclue ne nous paraît pas a priori d'un volume et/ou d'un intérêt suffisant pour être traité dans le cadre de la présente étude.



Memento à l'usage des maires du littoral méditerranéen
 – édition 2020 – Préfet maritime de la Méditerranée

III.2 La question de l'application des documents d'urbanisme en mer et des politiques publiques

Synopsis :

Les documents d'urbanisme ont vocation à s'appliquer en mer. Il est préférable de veiller à ce que le projet d'immersion ne soit pas incompatible avec ces derniers. Le sujet est particulièrement vaste et comporte toujours quelques interrogations.

L'articulation du projet d'immersion avec les différentes politiques publiques et les documents d'urbanisme est une question qui demanderait par sa richesse (ou sa complexité) inouïe des développements très (trop) importants.

Un aperçu non exhaustif des documents à prendre en compte permettra d'illustrer nos propos : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, schéma d'aménagement et de gestion des eaux, document stratégique de façade, document stratégique de bassin, plan d'action pour le milieu marin, le cas échéant la charte de parc national, le schéma régional de cohérence écologique, Natura 2000, le schéma régional de développement de l'aquaculture marine prévu par l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime (SRDAM), le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM), le schéma des structures des exploitations de cultures marines, la directive territoriale d'aménagement et de développement durable (DTADD), le schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui peuvent comporter un volet « mer » et les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi).

La plupart de ces documents et politiques sont élaborés ou à tout le moins réalisés sous le contrôle de l'Etat que ce soit par son implication, sa consultation ou par le biais du contrôle de légalité. Par ailleurs et surtout, les services de l'État, et notamment la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer), reste l'interlocuteur privilégié (tout comme en matière environnementale) pour tout porteur de projet dans le cadre de l'instruction d'une immersion sur le domaine public maritime naturel. Le porteur de projet veillera, le cas échéant avec la DDTM à contrôler toute absence d'incompatibilité avec ces politiques publiques et les documents d'urbanisme.

Nous avons pris le parti de focaliser ce chapitre sur la des documents d'urbanisme de manière générale et sur la question du PLUI en particulier. Il faut noter que le Conseil d'État a déjà pu préciser que le territoire des communes littorales se prolonge en mer, jusqu'à la limite extérieure de la mer territoriale (fixée à 12 milles marins dans l'arrêt du Conseil d'État du 20 février 1981, Commune de Saint-Quay-Portrieux, req. N°16449) et que dans ce contexte les opérations d'aménagement du domaine public maritime devaient être compatibles avec les dispositions du plan d'urbanisme en vigueur (Conseil d'État, Assemblée, 30 mars 1973, Sieur Schwetsoff, req. N° 88151). À ce stade, nous ignorons si les un projet d'immersion pourrait en tant que tel être considéré comme un aménagement. Il nous paraît a priori qu'il faille répondre par l'affirmative dans la mesure où il s'agit bien d'une intervention de la main de l'homme.

Par ailleurs « l'établissement public du parc national peut proposer aux autorités administratives compétentes de soumettre à un régime particulier la pêche, la circulation en mer et la gestion du domaine public maritime dans le cœur du parc national, dans le respect du droit communautaire et du droit international. »

L'article L331-14 du code de l'environnement dispose que, dans les espaces maritimes compris dans le cœur d'un parc national, les travaux et installations sont interdits, sauf autorisation spéciale de l'établissement public, à l'exception de la pose de câbles sous-marins et des travaux nécessités par les impératifs de la défense nationale.

Dans le cadre de l'arrêt « Schwetzoﬀ », il a été considéré que, même si le plan d'urbanisme de la commune ne comportait aucune disposition relative au domaine public maritime, il fallait y voir une volonté de préserver la vocation du domaine public maritime naturel. Ce faisant, le Conseil d'État en a déduit que toute occupation non conforme à cette vocation n'était pas compatible avec le plan d'urbanisme.

Dans l'arrêt « Association Les amis du pays entre Mès et Vilaine », le Conseil d'État relève que « l'article ND2-7 du règlement du plan d'occupation des sols prévoit que « sur la partie du domaine public maritime au Nord du Bourg », [...] que ledit plan classe en secteur NDL affecté aux activités de loisirs et de plein air, "seront seules autorisées les activités de loisirs compatibles avec l'occupation du domaine public maritime" ; qu'ainsi le moyen tiré de ce que les terrains faisant partie de cette portion du domaine public maritime auraient reçu une affectation incompatible avec leur appartenance ne peut être accueilli » (CE 27 févr. 1987, Association Les amis du pays entre Mès et Vilaine, req. n°74255, Rec. CE tables p. 1002).

Pour Laurent BORDEREAUX (cf. ref. « les documents d'urbanisme et mer », Laurent Bordereau, Professeur université de la Rochelle, la gazette des communes) : « *la dimension maritime des documents locaux d'urbanisme n'est pas clair pour les collectivités et des précisions devront sans doute être apportées, à l'heure où les ambitions d'aménagement du territoire marin se font jour.* » Il peut être opportun de créer une zone « N maritime » pour recevoir des projets d'immersion de « récifs artificiels » et donc de « navires récifs ».

La doctrine reste encore à établir en la matière en l'absence de cas précédents d'immersion de navires.

S'agissant des immersions de récifs ou de navires récifs, s'il la jurisprudence ne s'est pas encore prononcée, il reste préférable, dans un souci de sécurisation du montage juridique, qu'un projet d'immersion figure clairement dans les différents documents d'urbanisme et ce d'autant plus si le volume du site ou sa fréquentation sont importants.

En revanche, en vertu de l'article L 421-5 du code de l'urbanisme, le « permis de construire » n'est pas requis pour un projet d'immersion de navire ou de récifs artificiels.

Article L421-5 du code de l'urbanisme

Un décret en Conseil d'État arrête la liste des constructions, aménagements, installations et travaux qui, par dérogation aux dispositions des articles L. 421-1 à L. 421-4, sont **dispensés** de toute formalité au titre du présent code en raison :

- a) De leur très faible importance ;
- b) De la faible durée de leur maintien en place ou de leur caractère temporaire compte tenu de l'usage auquel ils sont destinés ;
- c) Du fait qu'ils nécessitent le secret pour des raisons de sûreté ou que la préservation de leur confidentialité est nécessaire pour la sauvegarde des intérêts de la défense nationale ;
- d) Du fait que leur contrôle est exclusivement assuré par une autre autorisation ou une autre législation ;
- e) **De leur nature et de leur implantation en mer, sur le domaine public maritime immergé au-delà de la laisse de la basse mer.**

III.3 L'initiative publique ou l'initiative privée et la question de la responsabilité

L'entité à l'initiative du projet d'immersion d'un « navire récif » peut aussi bien être publique (l'État, une collectivité territoriale...) que ou privée (entreprise, association, prud'homie de pêche...) ou encore un groupement.

En toute hypothèse, le **porteur de projet devra être en mesure de présenter des garanties techniques et financières adaptées**, indispensables pour obtenir une autorisation d'occupation du domaine public ce qui impliquera en l'espèce d'être en mesure de gérer ce type de projet dans son ensemble c'est-à-dire de la phase de pré-immersion jusqu'à la phase de remise en état éventuelle du domaine public maritime.

Enfin, il est par exemple également envisageable qu'une personne publique prenne l'initiative de l'immersion et qu'elle en confie la gestion ou l'exploitation à d'autres entités (association, prud'homie, entreprise...) dans le cadre d'une concession ou sous concession.

Dans l'hypothèse d'une attribution directe par l'Etat pour une exploitation à des fins commerciales avec des droits exclusifs, une procédure de sélection préalable devra obligatoirement être organisée conformément à l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 (codifiée aux articles L2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques).

Dans l'hypothèse d'une initiative publique, l'entité publique peut avoir recours à des marchés publics pour mener à bien le projet (étude, achat de récifs ou de « navires récifs », financement de l'opération d'immersion, ...). Dans cette hypothèse, elle sera le maître d'ouvrage, le pouvoir adjudicateur. Il lui appartiendra de définir les travaux à exécutés dans le cadre de cahier des clauses administratives générales et de CCAG travaux). Le maître d'ouvrage reste le responsable principal de l'ouvrage, il remplit une fonction dont il ne peut se démettre.

La loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précise que « Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. »

Il nous semble, au regard de la complexité d'une opération d'immersion, que les personnes publiques, de par leurs garanties et leur légitimité politique, sont peut-être les plus « légitimes » et les mieux à même de porter un tel projet d' « intérêt général » tout en se faisant accompagner notamment sur les aspects techniques, par des prestataires spécialisés.

Alors même qu'une immersion va reposer sur le domaine public maritime de l'Etat, au-delà du respect des procédures et des règles de droit, la volonté politique de porter un tel projet par des élus avec l'assentiment des pêcheurs locaux lesquels sont généralement favorables à l'immersion de récifs et de « navires récifs » est, au regard de leur légitimité, également un point tout particulièrement important.

Dans la section « étude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements », l'article L.122-1 du code de l'environnement définit le maître d'ouvrage comme l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé ou l'autorité publique qui prend l'initiative d'un projet. Naturellement, il reste en mesure de s'attacher les services d'une assistance à maîtrise d'ouvrage.

III.4 La dépollution du navire ou du « navire récif »

Nous avons pu voir que les conventions de Londres et de Barcelone indiquaient un certain nombre de « matières » plus ou moins nocives voire dangereuse dont l'immersion était possible, interdite ou soumise à conditions ».

A ce sujet, lorsque l'on considère et que l'on compare la nocivité des matières évoquées par les conventions de Londres et de Barcelone et dont l'immersion est envisageable avec l'immersion d'un navire en fer dépollué, le bilan penche très catégoriquement en faveur de ce dernier.

Pour autant, il n'en demeure pas moins que le projet d'immersion devra respecter les politiques publiques locales et le droit national et le porteur de projet devra être également en mesure de convaincre les services de l'Etat (et le public dans le cadre de l'enquête publique) de son absence d'impact négatif sur l'eau et plus généralement sur le milieu naturel maritime.

Les services de l'Etat intègrent quant à eux également le principe de précaution dont il sera ici utile de définir le contenu et d'en préciser la portée

En effet, l'article 6 de la Charte de l'environnement dispose que « *Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.* », les services de l'Etat resteront tenus, en toute hypothèse, de prendre en compte du principe de précaution.

La Charte de l'environnement de 2004 a constitutionnalisé ce principe de précaution.

L'article 5 de cette Charte dispose que « *lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage* ».

De manière générale, les dossiers avec un volet « sanitaire » sont liés à la proximité des eaux de baignade (rechargement de plages, etc.) et concerne avant tout les opérations de dragage et

d'immersion ou des projets aquacoles. Nous ne les traiterons pas ici concernant une immersion de « navire récif ».

Un projet d'immersion de navire devra être soumis à une étude d'impact. Celle-ci inclut, entre autres, une étude des effets du projet sur la santé humaine, les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables sur la santé humaine et les modalités de suivi de ces mesures (L. 122-3 du CE).

Le document « Directives pour l'implantation de récifs artificiels »²⁹ indique :

« Le but dans lequel le récif est proposé devrait être crédible et compatible avec la politique gouvernementale, la législation nationale et les obligations internationales du pays concerné. Ainsi, par exemple, l'autorité compétente d'une partie contractante à la Convention ou au Protocole de Londres (et de préférence de tous les pays) recevant une demande d'autorisation de construction et d'implantation d'un récif artificiel comportant des déchets ou des matériaux ou structures ayant connu un usage antérieur, notamment des navires obsolètes, devrait s'assurer que l'utilisation des matériaux est compatible avec les dispositions de la Convention ou du Protocole de Londres, selon le cas, et que de tels matériaux sont évalués et préparés conformément aux Directives pertinentes de la Convention et du Protocole. »

Il paraît donc que si les matériaux entrant dans la composition d'un « navire récif » sont compatibles avec les dispositions de la Convention et du Protocole de Londres, il doit pouvoir être immergé.

L'annexe II de la convention de Londres indique en Annexe 2 :

« Lors de la sélection des substances à inscrire sur une liste d'intervention, la priorité doit être donnée aux substances toxiques, persistantes et bioaccumulatives d'origine anthropique (p. ex. cadmium, mercure, organohalogénés, hydrocarbures de pétrole et, lorsqu'il y a lieu, arsenic, plomb, cuivre, zinc, béryllium, chrome, nickel, vanadium, composés organosiliciés, cyanures, fluorures et pesticides ou leurs dérivés autres que les organohalogénés). Une liste d'intervention peut aussi servir de mécanisme de déclenchement de réflexions plus poussées sur la prévention de la production de déchets. »

Comme nous avons pu l'indiquer précédemment, il appartient au service de l'État de vérifier que l'immersion du « navire récif » est, en terme de dépollution, « compatible » avec les buts et dispositions des Conventions de Londres et de Barcelone pour ensuite appliquer notre réglementation nationale (et notamment le code de l'environnement).

À noter que, les Directives d'application de la convention de Londres ne sont pas juridiquement contraignantes pour aucun pays, toutefois ce document apporte des précisions très intéressantes sur les opérations qui entourent l'« immersion » de navires et en ce compris les opérations préalables de dépollution.

²⁹) Convention et Protocole de Londres/PNUE (2009), Directives pour l'implantation de récifs artificiels, Londres (Royaume-Uni), 96 pages réalisé sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), des « mers régionales » et de l'Organisation Maritime Internationale
<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Artificial%20Reefs%20French.pdf>
BELDA Consultant – Aspects juridiques de l'immersion des navires pour en faire des récifs artificiels – mars 2022

Son Annexe 5 dispose d'un chapitre dédié à cette question, il sera reproduit ci-dessous :

4 CARACTÉRISATION DES DÉCHETS : PROPRIÉTÉS CHIMIQUES/PHYSIQUES

4.1 Il convient d'élaborer un plan de prévention de la pollution où figurent des mesures spécifiques en ce qui concerne la détermination des sources potentielles de pollution. L'objet de ce plan est de garantir que les déchets (ou autres matières et matériaux pouvant créer des débris flottants) qui contribueraient à la pollution du milieu marin ont été enlevés dans toute la mesure du possible.

4.2 Une description et une caractérisation détaillées des sources potentielles de pollution (y compris chimiques et biologiques) sont une précondition essentielle pour décider si l'on peut **délivrer un permis d'évacuation en mer d'un navire**. Il n'est pas nécessaire de procéder à une caractérisation par mise à l'essai biologique ou chimique si les plans de prévention de la pollution prescrits sont élaborés et mis en œuvre ainsi que les meilleures pratiques pour l'environnement exposées au paragraphe 5.2.

4.3 Une **analyse du potentiel d'effets nocifs pour le milieu marin des navires** qu'il est proposé d'évacuer en mer devrait tenir compte de la caractérisation du lieu d'immersion, y compris des ressources écologiques et des caractéristiques océanographiques (voir le chapitre 6 des présentes Directives – Sélection du lieu d'immersion).

4.4 Le plan de prévention de la pollution devrait comprendre ce qui suit :

.1 description du matériel d'exploitation du navire et sources, quantités et dangers potentiels des contaminants (y compris chimiques et biologiques) qui pourraient éventuellement être relâchés dans le milieu marin; et

.2 faisabilité des techniques de prévention/réduction de la pollution suivantes :

– nettoyage des tuyautages, citernes et composants (y compris une gestion écologiquement rationnelle des déchets qui en résultent); et

– réutilisation, recyclage, évacuation à terre de tous les composants du navire ou d'une partie d'entre eux. Outre les matériaux ferreux de récupération, il peut y avoir des composants de valeur comme des métaux non ferreux (cuivre, aluminium, nickel, etc.) et du matériel réutilisable comme des générateurs, des machines, des pompes et des grues. L'enlèvement de tels éléments du navire en vue de réutilisation devrait se fonder sur un équilibre entre leur âge, leur état, la demande et le coût de l'enlèvement.

4.5 Les principaux composants d'un navire (acier/fer/aluminium) ne constituent pas la préoccupation déterminante du point de vue de la pollution marine. Toutefois, il existe un certain nombre de sources potentielles de pollution dont il faudrait tenir compte lorsque l'on envisage des options de gestion. Ces sources peuvent comprendre ce qui suit :

.1 combustible, lubrifiants et fluides caloporteurs;

.2 matériel électrique;

.3 stocks de peintures, solvants et autres produits chimiques;

.4 matériaux flottants (comme les plastiques, isolants en mousse de polystyrène);

.5 boues;

.6 cargaison; et

.7 organismes aquatiques nuisibles.

4.6 Les éléments de navires susceptibles de contenir des substances à risques comprennent ce qui suit :

.1 matériel électrique (notamment: transformateurs, batteries, accumulateurs);

.2 réfrigérants;

.3 laveurs;

.4 séparateurs;

.5 échangeurs de chaleur;

- .6 citernes;
- .7 installations de stockage pour la production et autres produits chimiques;
- .8 citernes à diesel y compris citernes de stockage en vrac;
- .9 peintures;
- .10 anodes sacrificielles;
- .11 matériel d'extinction de l'incendie/de lutte contre l'incendie;
- .12 tuyautages;
- .13 pompes;
- .14 moteurs;
- .15 générateurs;
- .16 carters d'huile;
- .17 citernes;
- .18 systèmes hydrauliques;
- .19 tuyautages, soupapes et accessoires;

...

57 Annexe 5 Directives spécifiques pour l'évaluation des navires et des plates-formes

- .20 compresseurs;
- .21 appareils/installations d'éclairage; et
- .22 câbles.

4.7 Les matières restant dans les citernes, les tuyautages ou les cales devraient être enlevées du navire dans toute la mesure du possible (y compris, notamment, le combustible, les huiles lubrifiantes, les fluides hydrauliques, les cargaisons et leurs résidus, et les graisses). Toutes les matières liquides ou gazeuses en fûts, citernes ou boîtes devraient être retirées du navire. Toutes les matières enlevées devraient être gérées à terre de manière écologiquement rationnelle (c'est-à-dire par recyclage et, dans certains cas, incinération).

L'enlèvement de matériel contenant des PCB liquides devrait être une priorité.

4.8 Lorsque cela est possible en pratique, il convient de veiller à éviter de transférer des organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast à bord du navire.

4.9 Les prescriptions générales concernant la caractérisation des déchets et de leurs composants ne visent pas directement l'évacuation de navires en mer du fait que la caractérisation générale des propriétés chimiques, physiques et biologiques peut être effectuée pour les navires sans réelle mise à l'essai chimique ou biologique (voir les paragraphes 4.1 à 4.7 ci-dessus et le chapitre 5 ci-dessous).

5 ÉVACUATION EN MER : MEILLEURES PRATIQUES POUR L'ENVIRONNEMENT (LISTE D'INTERVENTION)

5.1 Les contaminants susceptibles de nuire au milieu marin devraient être enlevés des navires avant évacuation en mer. Étant donné que les navires évacués en mer devraient être débarrassés de contaminants avant évacuation, il faut respecter les limites d'intervention applicables aux navires en mettant en œuvre le plan de prévention de la pollution (voir le chapitre 4) et les meilleures pratiques pour l'environnement (paragraphe 5.2) afin de garantir que le nettoyage a été effectué dans toute la mesure du possible. Il convient de suivre les meilleures pratiques pour l'environnement, telles que définies spécialement pour les navires au paragraphe suivant.

5.2 Les techniques de prévention de la pollution et de nettoyage décrites ci-après devraient être mises en œuvre pour les navires destinés à être évacués en mer. Dans la mesure de la faisabilité technique et économique et en tenant compte, dans toute la mesure du possible, de la sécurité des travailleurs,

1) les navires doivent être nettoyés des sources potentielles de pollution telles que décrites aux paragraphes 4.5 à 4.8 ci-dessus ainsi que du combustible et des autres substances susceptibles de nuire au milieu marin et

2) les matières pouvant créer des débris flottants doivent être enlevées, comme il est précisé ci-après.

Entre autres mesures, les déchets qui en résultent devraient être réutilisés, recyclés ou évacués à terre de façon écologiquement rationnelle:

.1 les matières flottantes qui pourraient avoir un effet nocif sur la sécurité, la santé de l'homme ou la valeur écologique ou esthétique du milieu marin doivent être enlevées;

.2 les hydrocarbures, stocks de produits chimiques industriels ou commerciaux ou déchets qui peuvent présenter un risque pour le milieu marin doivent être enlevés (tenir également compte des organismes aquatiques nuisibles);

.3 enlever du navire tous condensateurs et transformateurs contenant du fluide diélectrique dans toute la mesure du possible;

.4 si une partie du navire a servi à stocker des hydrocarbures ou des stocks de produits chimiques, notamment dans des citernes, ces éléments doivent être vidés, nettoyés et, selon qu'il convient, scellés ou bouchés; et

.5 afin d'éviter le dégagement de substances qui pourraient nuire au milieu marin, le nettoyage des citernes, tuyaux et autres surfaces et éléments du matériel des navires, doit être effectué de manière écologiquement rationnelle avant l'évacuation au moyen de techniques appropriées, comme celles du lavage à haute pression avec détergents. Les eaux de lavage qui en résultent devraient, soit être traitées de manière écologiquement rationnelle conformément aux normes nationales ou régionales, compte tenu des polluants potentiels.

Extrait : Convention et Protocole de Londres/PNUE (2009), Directives pour l'implantation de récifs artificiels, Londres (Royaume-Uni), 96 pages réalisé sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), des « mers régionales » et de l'Organisation Maritime Internationale -

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Artificial%20Reefs%20French.pdf>

Dans le cadre de l'immersion d'un « navire récif », au-delà de l'aspect « dépollution », une attention particulière devra être portée à la capacité de celui-ci à rester stable pour résister aux forces de la houle et des courants afin d'éviter le mouvement, le renversement, voire la dislocation.

Enfin la réalisation d'une opération d'immersion est d'ailleurs expressément prévue par notre droit national, ce sera l'objet de l'un de nos chapitres suivants (cf. article L 218-44 du code de l'environnement et ci-après § III.6 « L'autorisation de l'opération d'immersion d'un récif artificiel ou d'un « navire récif » par le préfet maritime : le permis d'immersion »).

III.5 Les procédures de contrôle liées à la sécurité de la navigation

Seront ici étudiées : les avis du Préfet maritime et du commandant de la zone (1) et la consultation des commissions nautiques (2).

A. Les avis du préfet maritime et du commandant de la zone

Au titre du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP), l'avis simple du **préfet maritime** est requis en début d'instruction dans le cadre des procédures de concessions d'utilisation du domaine public maritime (R2124-4 CGPPP). En définitive, ce premier avis porte en fait sur le principe même du projet.

Pour autant, un « avis conforme » du préfet maritime et du commandant de zone maritime sera requis ensuite à la fin de l'instruction (avant l'enquête publique) au titre de l'article R2124-56 DU CGPPP pour « les autorisations relatives à la formation d'établissement de quelque nature que ce soit sur la mer ou sur ses rivages ».

Article R2124-56

Les avis conformes du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer et de l'autorité militaire compétente doivent être demandés pour les autorisations relatives à la formation d'établissement de quelque nature que ce soit sur la mer ou sur ses rivages.

L'autorité militaire compétente est, en métropole, le commandant de zone maritime et, outre-mer, l'officier général commandant supérieur des forces armées.

Cet avis est requis dans le cadre des outils juridiques potentiellement utilisables dans le cadre d'un projet d'immersion de « navire récif » que sont :

- les AOT
- les concessions de cultures marines
- les concessions d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports

S'agissant d'un « avis conforme », aucun titre ne pourra être délivré dans l'hypothèse d'un avis défavorable du préfet maritime ou du commandant de zone maritime.

S'agissant d'un projet d'immersion d'un « navire récif », l'avis conforme du commandant de zone maritime sera également requis au titre de l'article R2124-56 du CGPPP.

B. Les commissions nautiques

Établies par le décret n°86-606 du 14 mars 1986, les commissions nautiques ont pour vocation de traiter les questions de sécurité et de cohabitation des usages de la mer.

Elles ont pour objectif d'examiner des **projets de réalisation** ou de transformation **d'équipements civils intéressant la navigation maritime** et toute affaire nécessitant la consultation des navigateurs maritimes. En fonction de l'importance du projet, des usages et de la zone concernées, il sera décidé de convoquer la « Grande Commission Nautique » ou la « Commission Nautique Locale »

Pour la « grande commission nautique » : le président est désigné par le ministre de la défense. Le secrétariat est assumé par le SHOM.

La « commission nautique locale » est quant à elle convoquée par la DDTM, à la demande des porteurs de projet. Elle est présidée par le représentant du préfet maritime et du préfet de département.

Généralement une commission nautique sera composée, en plus des représentants de l'État, notamment des représentants d'association de plaisanciers, des pêcheurs professionnels souvent via la prud'homie ou le comité local des pêches, les professionnels de navette à passagers, les associations ou entreprises professionnels de la plongée sous-marines,

La commission nautique locale est composée comme suit (article 5 du Décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques) :

a) Membres de droit :

- *le ou les préfets de département concernés par les principales installations et le préfet maritime, coprésidents ;*
- *le directeur départemental des territoires et de la mer, ou son représentant ;*
- *le cas échéant, un représentant du conseil de gestion du parc naturel marin.*

Les coprésidents peuvent déléguer l'exercice de la présidence au directeur départemental des territoires et de la mer ou à son représentant, ou, lorsque la commission est interdépartementale, au directeur interrégional de la mer, par arrêté pris conjointement. En cas de partage des voix, ce dernier a voix prépondérante et mention en est faite au procès-verbal ;

b) Membres temporaires :

-cinq représentants des activités maritimes choisis parmi les diverses activités professionnelles ou de loisir, tels que notamment des pilotes, patrons de remorqueur, commandants de navires, pêcheurs ou plaisanciers.

Ces représentants des activités maritimes et leurs suppléants, à raison d'un suppléant par membre, sont nommés dans les conditions prévues au 2° de l'article 4 du présent décret.

Le directeur interrégional de la mer, le directeur général ou le directeur du port relevant de l'Etat, la collectivité, selon le cas, intéressé aux questions examinées par la commission désigne un représentant qui assiste à sa réunion, sans disposer de droit de vote.

Les Commissions nautiques locales sont renouvelées tous les 5 ans.

Afin de permettre l’instruction du dossier d’immersion du « navire récif », le porteur de projet devra préalablement fournir le plan, la nature, la surface d’implantation du projet et la réglementation envisagée sur la zone du projet.

La commission débat du sujet et donne un avis. Elle peut également émettre des recommandations.

Il est envisageable qu’une commission nautique locale puisse demander à ce qu’un dossier d’immersion de « navire récif » dont elle est saisie soit renvoyé devant la grande commission nautique selon l’importance du dossier ou de la sensibilité de sa situation.

Le procès-verbal des débats devra être associé au dossier de l’enquête publique.

Des propositions de signalisation maritimes pourront faire l’objet d’un examen en commission nautique. Leur éventuelle mise en place sera effectuée sous le contrôle des représentants des services de l’État compétent, de même que l’entretien et le fonctionnement. Les frais d’établissement, d’entretien, et de fonctionnement de ces installations pourront être mis à la charge de l’exploitant ou gardien du navire récif.



Magazine Plongez ! – crédit photo @Nicolas Barraque

III.6 Les procédures liées à l'environnement

L'autorisation environnementale est un outil de simplification permettant de rassembler, en une seule procédure d'autorisation, plusieurs procédures auxquelles un projet peut être soumis et relevant de divers champs environnementaux (eau, risques, énergie, paysage, biodiversité, déchets...).

Conformément à l'article L. 181-1 du code de l'environnement, un projet de récif artificiel est soumis à une autorisation environnementale dans la mesure où il est expressément soumis à étude d'impact et s'il dépasse le seuil de la nomenclature IOTA (Installations, ouvrages, travaux et activités) prévu à l'article R 214-1 du code de l'environnement relevant des seuils d'autorisation.

Article L181-1 code de l'environnement – Créé par Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 – art. 1

L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire :

1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 ;

2° Installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 512-1.

Elle est également applicable aux projets mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L. 122-1-1 lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation est le préfet, ainsi qu'aux projets mentionnés au troisième alinéa de ce II.

L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients.

Conformément à l'article 15 de l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 ces dispositions entrent en vigueur le 1er mars 2017 sous réserve des dispositions prévues audit article.

À noter toutefois que certaines autorisations en sont exclues telles que notamment la réglementation au titre du code de l'urbanisme, du code de la propriété des personnes publiques (AOT, concession d'occupation, ...), du code de la santé publique, du code rural et de la pêche (pour les concessions de cultures marines).

Sur les questions environnementales, le lecteur est invité à consulter l'excellent document intitulé « Guide cadre eval_impact – Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. Fascicule 1 : mémento réglementaire ». Ce document est le fruit d'un travail remarquable réalisé par la Direction Régionale Provence-Alpes Côte d'azur (DREAL) qui date de juin 2018. Ce guide évoque ce sujet de manière extrêmement complète.

Cette lecture sera utilement complétée par le « Guide cadre eval_impact – Impact de projets d’activité et d’aménagement en milieu marin Méditerranée. Recommandations des services instructeurs. Fascicule 2 : Etape de l’évaluation environnementale et analyse des impacts sur les espaces et habitats marins - juin2018 »

Toutefois, en raison certainement de l’interdiction d’immerger des navires en Atlantique (voir la convention dite OSPAR) et de l’interprétation de l’État de la convention de Barcelone sur la question de l’immersion des navires en mer en Méditerranée, le sujet même de l’immersion des navires n’est pas évoqué dans ces documents. Il sera toutefois noté que le sujet des « récifs artificiels » est quant à lui traité. Nous tacherons donc de reprendre les grandes lignes de cette étude en réalisant une lecture de ces documents sous le prisme du sujet qui nous intéresse : les autorisations et procédures environnementales pouvant potentiellement concerner les immersions de navires en vue de créer des récifs artificiels.

[A. Le « certificat de projet »](#)

<https://www.ecologie.gouv.fr/lautorisation-environnementale>

...

Des services de l’État organisés pour accompagner les maîtres d’ouvrage dès l’amont du projet

Le ministère organise ses services « en mode projet » pour mieux accompagner les maîtres d’ouvrage dès la phase de conception du projet et notamment leur apporter une meilleure visibilité sur les normes applicables. Les maîtres d’ouvrage **auront également la possibilité de demander un certificat de projet**, étape plus formelle, qui identifie les régimes et procédures dont relève le projet et fixe, en accord avec le porteur de projet, un calendrier d’instruction à titre d’engagement réciproque.

En d’autres termes, les porteurs de projet peuvent solliciter les services de l’État d’une demande de **« certificat de projet »**.

Cette démarche permettra une assistance de l’État à l’identification des différents régimes et procédures auxquels le projet peut être soumis.

Le certificat de projet indiquera le contenu attendu du dossier et permettra de mettre en œuvre un calendrier d’instruction.

Cette procédure permet, par l’assistance des services de l’État, une vision globale claire du management de projet et sa sécurisation au niveau juridique.

Dans un contexte juridique complexe et parfois changeant, on ne peut que recommander à tout porteur de projet de « navire récif » d’utiliser cette procédure.

Des délais d’instruction réduits

Les délais des procédures sont réduits par rapport au droit antérieur, avec un objectif de 9 mois d’instruction dans le cas général (hors prorogation et suspension des délais), sans abaisser le niveau de protection.



Magazine Plongez ! – crédit photo @Nicolas Barraque

B. L'évaluation environnementale et l'étude d'impact

Le « navire récif » étant un « récif artificiel », le projet d'immersion devra, a minima, faire **l'objet d'une évaluation environnementale dite au « cas par cas »**.

Article R122-2 Version en vigueur depuis le 05 juillet 2020

I. – Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une **évaluation environnementale**, de façon systématique ou après un examen **au cas par cas**, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau.

À titre dérogatoire, les projets soumis à évaluation environnementale systématique qui servent exclusivement ou essentiellement à la mise au point et à l'essai de nouveaux procédés ou de nouvelles méthodes, pendant une période qui ne dépasse pas deux ans, font l'objet d'une évaluation environnementale après examen au cas par cas.

II. – Les modifications ou extensions de projets déjà autorisés, qui font entrer ces derniers, dans leur totalité, dans les seuils éventuels fixés dans le tableau annexé ou qui atteignent en elles-mêmes ces seuils font l'objet d'une évaluation environnementale ou d'un examen au cas par cas.

Les autres modifications ou extensions de projets soumis à évaluation environnementale systématique ou relevant d'un examen au cas par cas, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement sont soumises à examen au cas par cas.

Sauf dispositions contraires, les travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations, quels que soient les projets auxquels ils se rapportent, ne sont pas soumis à évaluation environnementale.

III. – Lorsqu'un même **projet relève à la fois d'une évaluation environnementale systématique et d'un examen au cas par cas** en vertu d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé, le maître d'ouvrage est dispensé de suivre la procédure prévue à l'article R. 122-3-1. **L'étude d'impact traite alors de l'ensemble des incidences du projet, y compris des travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages ou d'autres interventions qui, pris séparément, seraient en dessous du seuil de l'examen au cas par cas.**

IV. – Lorsqu'un même projet relève de plusieurs rubriques du tableau annexé, une évaluation environnementale est requise dès lors que le projet atteint les seuils et remplit les conditions de l'une des rubriques applicables. Dans ce cas, une seule évaluation environnementale est réalisée pour le projet.

Cette obligation est en effet prévue à l'article R122-2 du code de l'environnement lequel renvoie à un tableau annexé (modifié par Décret n°2021-837 du 29 juin 2021 - art. 7) dans lequel les « récifs artificiels » apparaissent à la 15e catégorie d'aménagement.

Code de l'environnement

Article Annexe à l'article R122-2

Version en vigueur depuis le 01 août 2021

ANNEXES (Articles Annexe à l'article R122-2 à Annexe à la section 1 du chapitre III du titre IX du livre V)

Annexe à l'article R122-2

Version en vigueur depuis le 01 août 2021

Modifié par Décret n°2021-837 du 29 juin 2021 - art. 7

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
14. Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral et mentionnés au 2 et au 4 du R. 121-5 du code de l'urbanisme.		Tous travaux, ouvrages ou aménagements.
15. Récifs artificiels.		Création de récifs artificiels.

Pour l'étude d'impact :

Tableau n°2. Droit applicable au regard des modifications apportées au projet (source : guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 - CGDD - août 2017).

A (Projet initial)	B (Evolution projet)	Droit applicable
Sous les seuils	Sous les seuils	Pas d'EE ou d'examen au cas par cas si A+B restent en deçà des seuils.
Sous les seuils	Sous les seuils	Si A+B conduisent à dépasser des seuils : EE ou cas par cas (selon le seuil atteint).
Seuils de l'EE obligatoire	Seuils de l'EE obligatoire	EE obligatoire
Seuils de l'EE obligatoire	Seuil de cas par cas	Cas par cas
Cas par cas	Seuils de l'EE obligatoire	EE obligatoire
Cas par cas	Seuil de cas par cas	EE obligatoire si avec l'extension, le projet dépasse les seuils de soumission obligatoire
Cas par cas	Seuil de cas par cas	Cas par cas si A+B ne dépassent pas les seuils de soumission obligatoire.

Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

Le contenu de l'étude d'impact est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement est reproduit ci-après :

Article R122-5 du code de l'environnement - Version en vigueur depuis le 01 août 2021

I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Ce contenu tient compte, le cas échéant, de l'avis rendu en application de l'article R. 122-4 et inclut les informations qui peuvent raisonnablement être requises, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes.

II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;

2° Une description du projet, y compris en particulier :

– une description de la localisation du projet ;

– une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;

– une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;

– une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V et les installations nucléaires de base relevant du titre IX du même livre, cette description peut être complétée, dans le dossier de demande d'autorisation, en application des articles R. 181-13 et suivants et de l'article R. 593-16.

3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;

b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;

d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés.

Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact :

– ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;

– ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;

f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;

g) Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ;

6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;

8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :

– éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

– compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;

11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;

12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.

III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

– une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

– une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;

– une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

– une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

IV. – Pour les installations, ouvrages, travaux et aménagements relevant du titre Ier du livre II et faisant l'objet d'une évaluation environnementale, l'étude d'impact contient les éléments mentionnés au II de l'article R. 181-14.

V. – Pour les projets soumis à une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, le formulaire d'examen au cas par cas tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet d'établir l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000. S'il apparaît après examen au cas par cas que le projet est susceptible d'avoir des incidences significatives sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ou si le projet est soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions précitées, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

VI. – Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V et les installations nucléaires de base relevant du titre IX du même livre, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété, en tant que de besoin, conformément aux dispositions du II de l'article D. 181-15-2 et de l'article R. 593-17.

VII. – Pour les actions ou opérations d'aménagement devant faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, l'étude d'impact comprend, en outre, les conclusions de cette étude et une description de la façon dont il en est tenu compte.

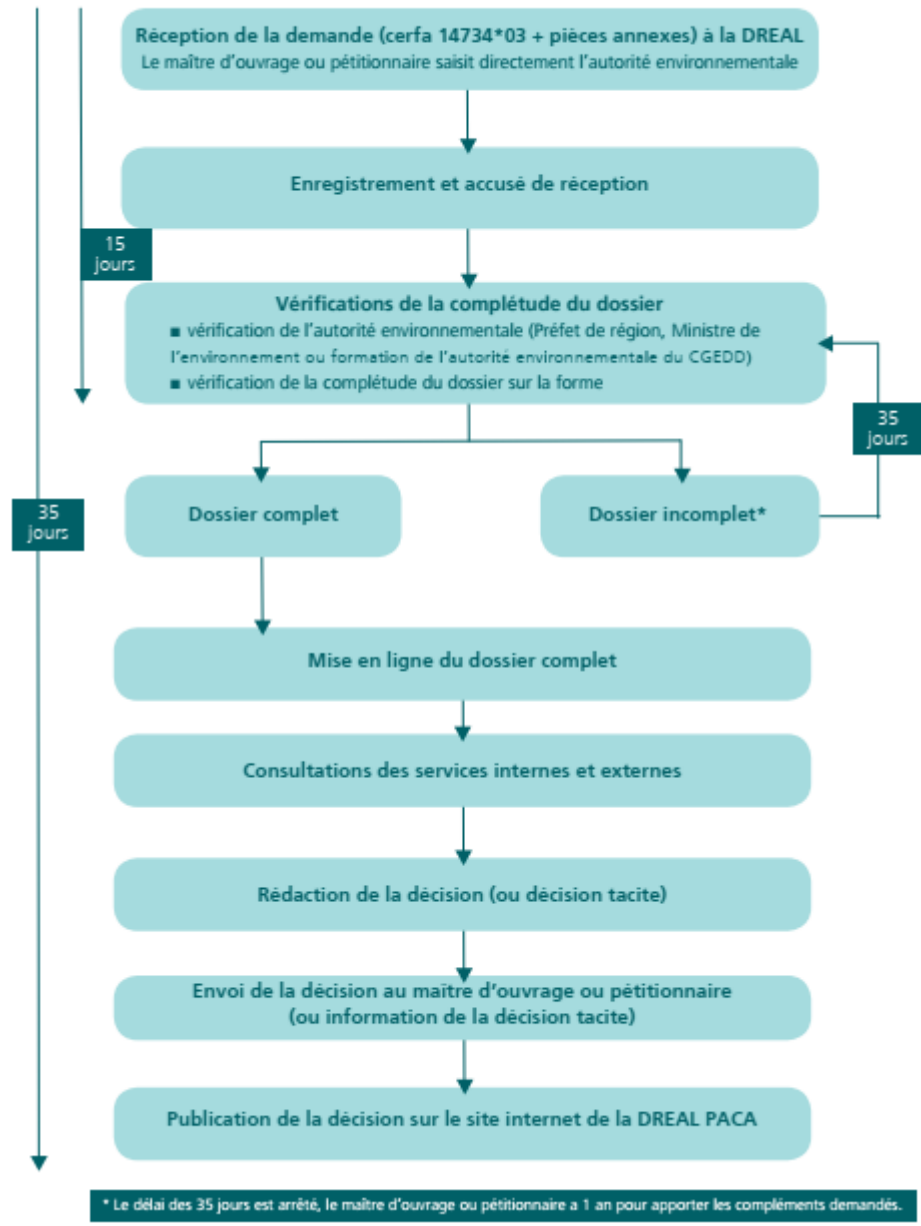
VIII. – Afin de veiller à l'exhaustivité et à la qualité de l'étude d'impact :

- a) Le maître d'ouvrage s'assure que celle-ci est préparée par des experts compétents ;
- b) Le maître d'ouvrage tient compte, le cas échéant, des résultats disponibles d'autres évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables ;
- c) L'autorité compétente veille à disposer d'une expertise suffisante pour examiner l'étude d'impact ou recourt si besoin à une telle expertise ;
- d) Si nécessaire, l'autorité compétente demande au maître d'ouvrage des informations supplémentaires à celles fournies dans l'étude d'impact, mentionnées au II et directement utiles à l'élaboration et à la motivation de sa décision sur les incidences notables du projet sur l'environnement prévue au I de l'article L. 122-1-1.

Conformément au I de l'article 30 du décret n° 2021-837 du 29 juin 2021, ces dispositions entrent en vigueur le 1er août 2021. Se reporter au II de l'article précité.

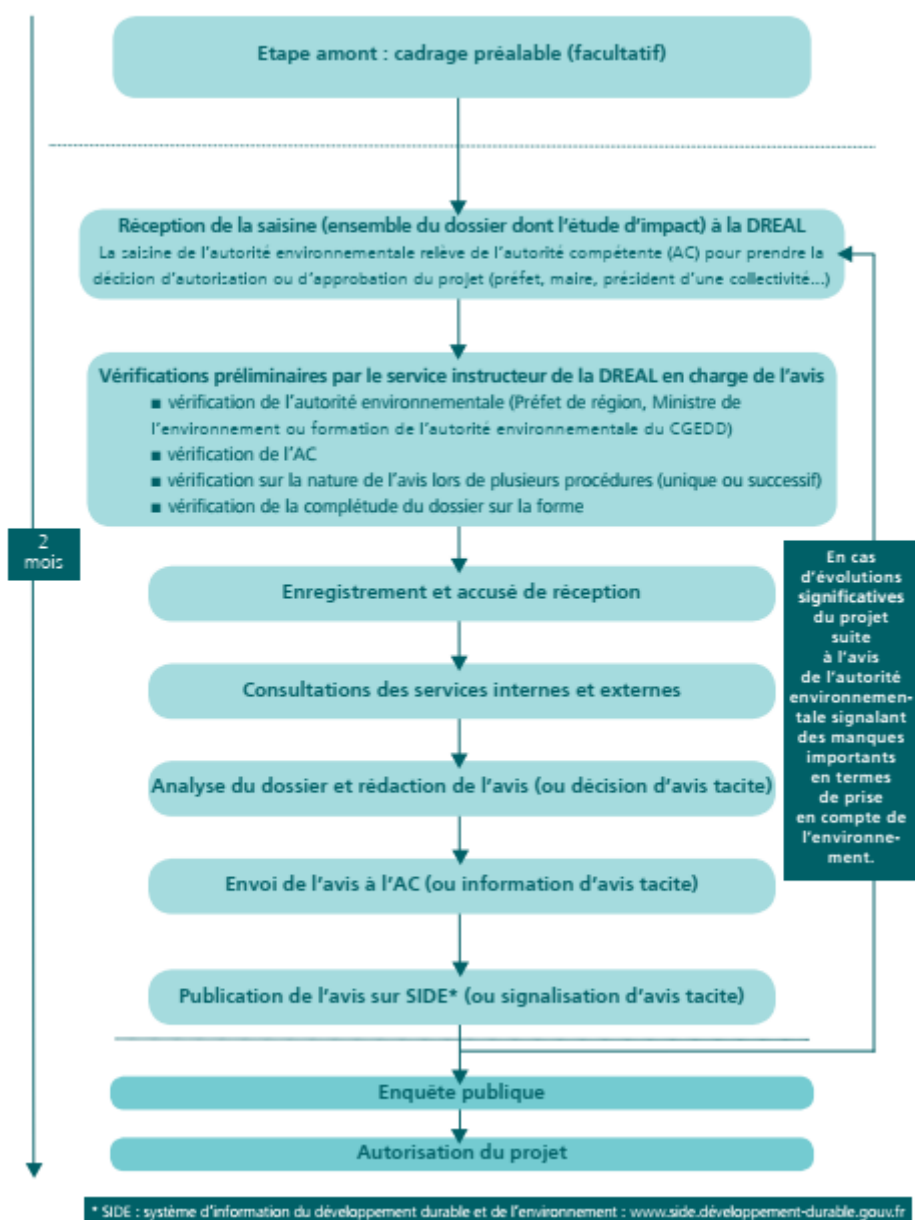


Figure n°11 . Procédure de décision de l'autorité environnementale pour les projets soumis au cas par cas.



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

Figure n°12. Procédure de l'avis de l'autorité environnementale pour les projets soumis à étude d'impact.



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

C. Projets soumis à la loi sur l'eau au titre de la nomenclature installations, ouvrages, travaux et aménagements (iota)

La nomenclature fixée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement prévoit différentes hypothèses ou seuils qui vont déterminer la procédure juridique applicable. Cet article pose le principe d'une « demande d'autorisation » (A) ou de « déclaration » (D) en fonction de l'importance financière du projet. Le Titre V « Impact sur le milieu marin » indique ainsi les montants applicables et le régime juridique subséquent pour projet de dépôt d'un « navire récif ».

Article L214-1

Sont soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6 les installations, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.

...

4. 1. 2. 0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :

1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ;

2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).

...

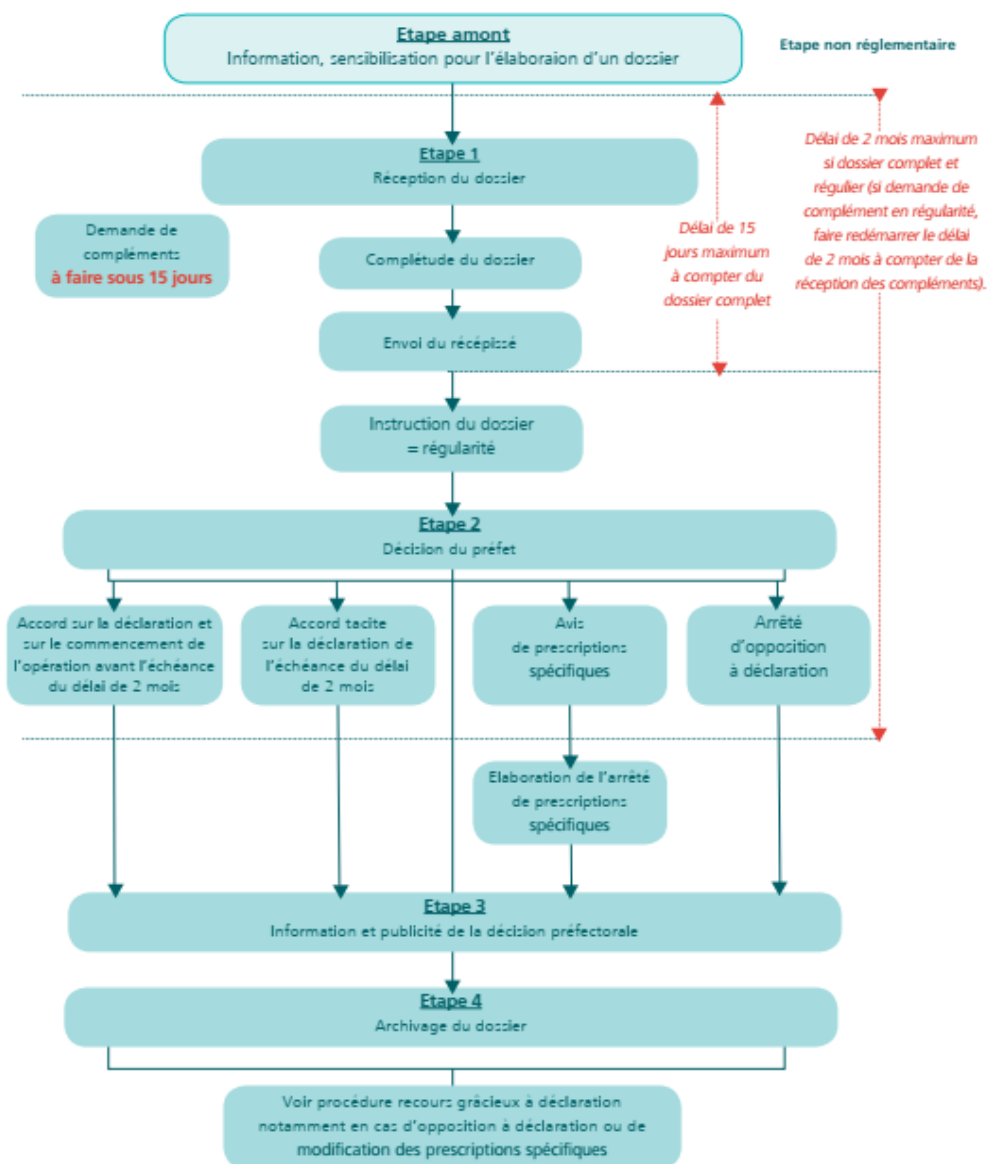
Il faut noter que les sommes doivent être considérées « toutes taxes comprises ». Les études préalables ou environnementales sont comprises dans le calcul des sommes.

Dans les documents d'aide à l'évaluation des procédures, les services de l'Etat indiquent tout de même que : « Certains dossiers en dessous des seuils réglementaires de procédure IOTA (et non soumis à évaluation Natura 2000) peuvent néanmoins avoir un impact potentiel sur l'environnement. A ce titre, il est fortement recommandé de se rapprocher des services instructeurs afin de porter à leur connaissance le projet. L'intérêt d'informer l'Etat est de sécuriser juridiquement son projet et d'éviter de potentiels conflits d'usage. »

Une telle note d'information précise :

- le nom et l'adresse du demandeur ;
- l'emplacement du projet d'immersion de « navire récif »
- la nature, la consistance, le volume et l'objet du projet d'immersion ;
- le descriptif des travaux envisagés ;
- une estimation financière (TTC) des travaux et des études ;
- les précisions concernant les moyens de surveillance et l'intérêt d'une opération
- les usages envisagés et éventuels conflits d'usage
- un plan de situation, les coordonnées GPS du projet d'immersion
- les mesures de suivi et de contrôle
- l'évolution envisagé du navire et son sort à l'issue de l'autorisation d'occupation du domaine public maritime naturel

Figure n°14. Procédure d'instruction d'un dossier de déclaration loi sur l'eau.



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

D. Approche Natura 2000

La loi sur l'eau et les milieux aquatiques (Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006) a été modifiée (articles L414-1 à L414-7 du code de l'Environnement) pour permettre une pleine application en mer et un régime de gouvernance particulier a été créé pour les sites Natura 2000 étant essentiellement marins et où seul l'État exerce des droits souverains.

En vertu de l'article L414-4 : « Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après " Evaluation des incidences Natura 2000 " :

- 1° Les documents de planification qui, sans autoriser par eux-mêmes la réalisation d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, sont applicables à leur réalisation ;
- 2° Les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations ;
- 3° Les manifestations et interventions dans le milieu naturel ou le paysage.

Pour l'article R414-19 du code de l'environnement, une évaluation d'incidences Natura 2000 doit être réalisée si le plan, projet ou activité figure sur l'une des listes suivantes :

- la liste nationale d'activités encadrées fixée par l'article R414-19 du code de l'environnement, applicable à l'échelle nationale ;
- les listes locales arrêtées par le préfet de département ou préfet maritime qui complètent la liste nationale, applicables sur le territoire du département ou de la façade maritime.

En PACA, les listes sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/textes-de-referance-et-listes-locales-a7711.html>

À noter toutefois que, tout document de planification, programme ou projet ou intervention « susceptible » d'affecter de manière significative un site Natura 2000 qui ne figurerait pas sur les listes nationales et locales peuvent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 sur décision motivée de l'autorité administrative et ce, « sauf mention contraire » que leur localisation géographique soit située ou non dans le périmètre d'un site Natura 2000.

Le contenu de l'évaluation des incidences est précisé à l'article R. 414-23 du code de l'environnement. Ces informations sont disponibles à l'adresse :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/realiser-un-dossier-d-evaluation-d-incidences-a7709.html>

L'évaluation des incidences doit impérativement être :

- ciblée sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire ;
- proportionnée aux enjeux de l'activité (nature et ampleur) ;
- exhaustive : il s'agit d'analyser l'ensemble des aspects de l'activité et de ses incidences possibles ;
- conclusive sur l'absence ou non d'incidences.

Si les « opérations d'immersion » de navires ou de récifs artificiels en tant que telles n'y figurent pas, le stationnement d'un « navire récif » au fond de la mer doit impérativement faire l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public maritime. Or ce sujet est précisément évoqué au point 21 de l'article R414-19 précité. Ce faisant tout projet d'immersion de « navire récif » prévu dans une zone marine Natura 2000 devra, quelle que soit son importance, faire l'objet d'une évaluation d'incidences.

R414-19 du code de l'environnement

I. – La liste nationale des documents de planification, programmes ou projets ainsi que des manifestations et interventions qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000 en application du 1° du III de l'article L. 414-4 est la suivante :

...

...

21° *L'occupation d'une dépendance du domaine public d'une personne publique soumise à autorisation au titre de l'article L. 2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques lorsque la dépendance occupée est localisée, en tout ou partie, en site Natura 2000 ;*

...

Le « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA précise à ce sujet que :

La première étape consiste à réaliser une évaluation préliminaire comprenant :

- une présentation du projet accompagnée d'un plan de localisation vis-à-vis du ou des sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés ;
- un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le projet est susceptible ou non d'avoir une incidence sur ce ou ces sites Natura 2000 compte tenu de la nature et de l'importance du projet, de sa localisation, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.

L'évaluation préliminaire tient lieu d'évaluation des incidences pour le service instructeur dans le cas où elle conclut à l'absence d'incidence significative sur les habitats et espèces inscrits au formulaire standard de données du ou des sites concernés. Le pétitionnaire peut dans ce cas renseigner un formulaire simplifié.

À noter que suite au décret d'août 2016 portant sur la réforme de l'article R. 122-5 du code de l'environnement sur l'étude d'impact et le « cas par cas » ce dernier précise que :

« Pour les projets soumis à une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, le formulaire d'examen au cas par cas tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet d'établir l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000. S'il apparaît après examen au cas par cas que le projet est susceptible d'avoir des incidences significatives sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ou si le projet est soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions précitées, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23. »

Le « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs » (cf. supra) précise encore que :
« Le formulaire au cas par cas n'étant pas adapté dans sa forme pour une telle démonstration, le pétitionnaire devra fournir une annexe expliquant l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 concernés, le cas échéant. Celle-ci pourra ressembler à l'annexe proposé pour compléter les formulaires cas par cas (voir fascicule 2 p.75). »

Une évaluation d'incidences Natura 2000 sera fournie si le projet est important (projet soumis à étude d'impact, IOTA, etc.).

De même lorsque l'activité fait l'objet d'une enquête publique, l'évaluation des incidences est jointe au dossier d'enquête publique.

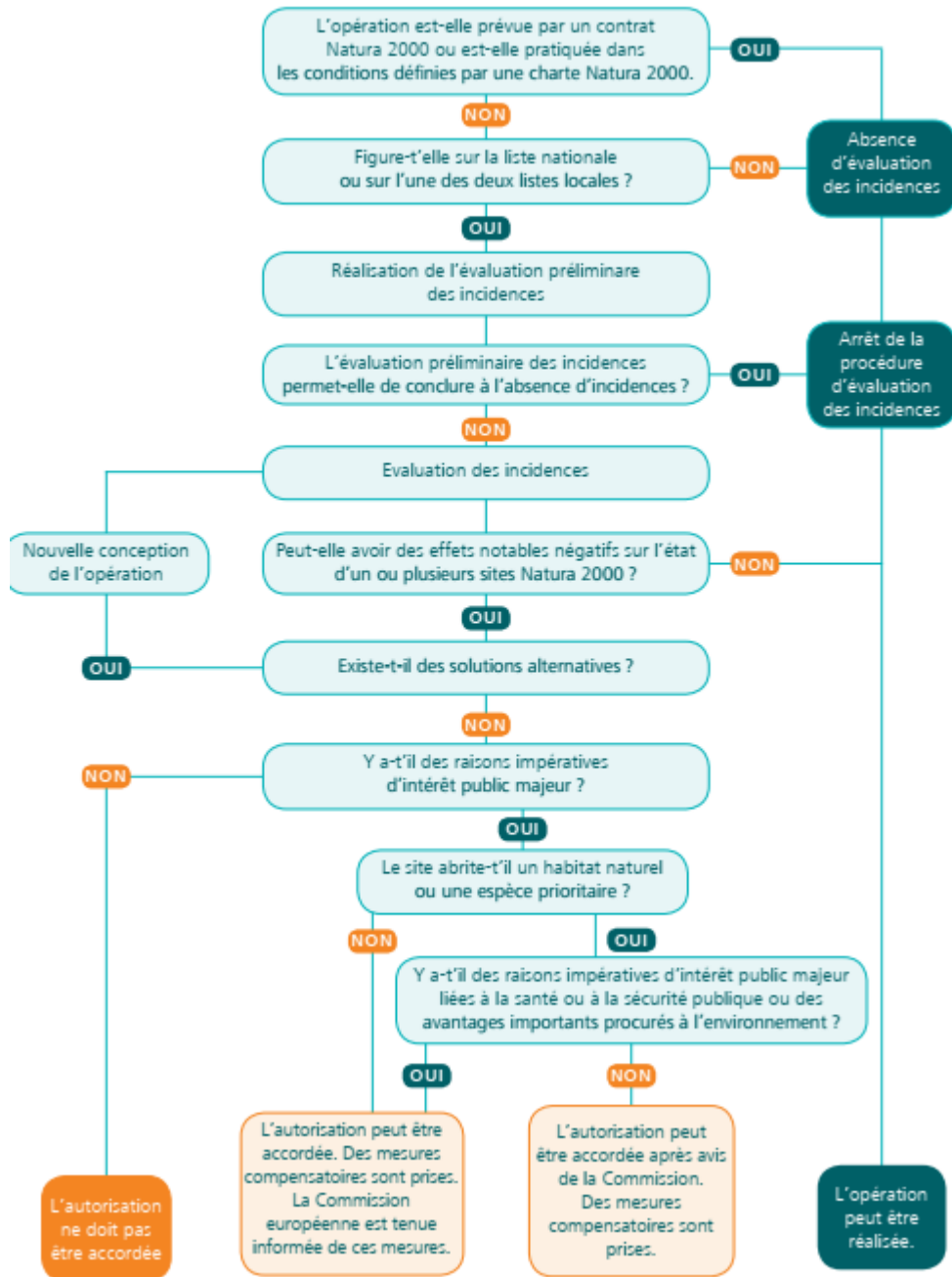
Une telle évaluation comprend notamment une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects que le projet peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres projets dont est responsable le pétitionnaire, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites.

Le Document d'Objectifs (dit DOCOB), s'il existe et s'il a été approuvé, peut-être une source importante d'informations. Néanmoins, les enjeux identifiés dans ces documents (selon une méthodologie adaptée) ne sont pas à considérer comme des enjeux de conservation stricts, mais bien des éléments relatifs à la gestion du site.

À noter que si une étude d'impact est déjà requise (or tel est le cas pour l'immersion des récifs artificiels), celle-ci peut tenir lieu d'évaluation des incidences dans la mesure où elle satisfait aux exigences de l'article R. 414-23 du code de l'environnement.

Lorsqu'une autorisation en plus de l'évaluation des incidences Natura 2000 est nécessaire (ICPE, IOTA, dérogation espèces protégées, sites classés/inscrits, cas par cas/étude d'impact), l'évaluation des incidences sera adossée au dossier principal.

Figure n°17. Schéma décisionnel Natura 2000.



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

E. La participation du public et l'enquête publique

De manière générale, une concertation publique « en amont », dès la détermination du lieu d'implantation et des caractéristiques du projet peut permettre d'éviter les malentendus postérieurs et les blocages contentieux. Cette information/sollicitation du public peut prendre la forme d'un « débat public » (article 121-8 du code de l'environnement) ou d'une « concertation » (article L121-15 du code de l'environnement).

En toute hypothèse, une opération d'immersion de navire paraît au nombre des opérations susceptibles d'affecter l'environnement. De tels projets doivent faire l'objet d'une étude d'impact (cf. supra) et sont également soumis à enquête publique.

L'information et la participation des citoyens est prévue de manière générale au « Titre II : Information et participation des citoyens (Articles L120-1 à L127-10) du code de l'environnement. »

Il s'agira dès lors de consulter le public sur la base d'un dossier administratif contenant notamment l'étude d'impact du projet d'immersion de navire ou le rapport des incidences environnementales et l'avis rendu par l'autorité environnementale.

Le public est informé de l'organisation d'une enquête publique au moins quinze jours avant l'ouverture de celle-ci. Il doit être consulté pour une durée minimale de trente jours dès lors qu'il y a évaluation environnementale, à défaut ce sera quinze jours.

Conduite par un commissaire enquêteur indépendant et impartial – ou par une commission d'enquête si nécessaire, chaque enquête doit faire l'objet d'un rapport dans lequel commissaire enquêteur rédige un avis sur le projet (d'immersion de navire pour en faire un récif en l'espèce).

À noter que l'enquête publique environnementale évoquée ici est distincte de l'enquête publique prévue pour le changement d'affectation du domaine public maritime ou préalablement à la délivrance d'une concession d'autorisation d'occupation du domaine public en dehors des ports. Pour autant, **il est heureusement possible de prévoir l'organisation d'une enquête publique unique en vertu de l'article 123-6 du code de l'environnement.**

Enfin le code de l'environnement (articles L. 123-20 et suivants) permet à l'État d'organiser une consultation locale des électeurs sur les projets subordonnés à la délivrance d'une autorisation relevant de sa compétence et susceptible d'avoir une incidence sur l'environnement. Tel est le cas d'un projet d'immersion de « navire récif ».

Article L123-20 du code de l'environnement

L'État peut consulter les électeurs d'une aire territoriale déterminée afin de recueillir leur avis sur un projet d'infrastructure ou d'équipement susceptible d'avoir une incidence sur l'environnement dont la réalisation est subordonnée à la délivrance d'une autorisation relevant de sa compétence, y compris après une déclaration d'utilité publique.

Dans le cadre de cette procédure, un dossier d'information sur un projet d'immersion de « navire récif » serait mis à la disposition du public au moins quinze jours avant que ce dernier ne soit appelé à répondre à la question posée.

**AVIS
D'ENQUÊTE
PUBLIQUE**

III.7 L'autorisation de l'opération d'immersion d'un récif artificiel ou d'un « navire récif » par le préfet maritime et les sanctions : le permis d'immersion

L'autorisation de l'opération d'immersion d'un « navire » est prévue à l'article L 218-44 du code de l'environnement.

Cette autorisation d'immerger est délivrée par le Préfet maritime sous réserve naturellement du respect des traités internationaux (notamment les conventions de Londres et Barcelone en en Méditerranée) et une fois toutes les autorisations obtenues (environnementale, d'occupation du domaine public maritime naturel,).

Cette autorisation d'immerger est, par exemple, à distinguer de l'autorisation de stationner au fond de la mer laquelle sera délivrée par le préfet « terrestre » c'est-à-dire le préfet du département (cf. chapitre IV et suivants).

Le permis d'immerger peut être conditionné à une inspection/vérification par les services compétents qu'un nettoyage adéquat du navire a été effectué ou par exemple que les conditions d'immersion et de navigations seront satisfaisantes pour procéder à l'opération d'immersion le jour « j ».

Article L218-42

Les dispositions de la présente section sont applicables :

1° Aux navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages français dans toutes les eaux marines ainsi que dans les fonds marins et leurs sous-sols.

Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux navires de l'Etat et de ses établissements publics lorsqu'ils agissent dans le cadre d'opérations de police en mer et sous réserve du respect, dans la mesure du possible, des exigences de préservation de la faune et de la flore marines prévues par les traités et accords internationaux en vigueur ;

2° Aux navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages étrangers dans la zone économique exclusive, la mer territoriale et les eaux intérieures françaises, ainsi que dans leurs fonds et leurs sous-sols.

Article L218-43

L'immersion de déchets ou d'autres matières, telle qu'elle est définie à l'article 1er du protocole du 7 novembre 1996 à la convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, est interdite.

Article L218-44 du code de l'environnement

I.-Par dérogation à l'article L. 218-43, peut être autorisée :

1° L'immersion des déblais de dragage ;

2° L'immersion des navires, par le représentant de l'État en mer, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur.

II.- L'immersion des déblais de dragage est soumise aux dispositions des articles L. 214-1 à L. 214-4 et L. 214-10.

III.- Les permis d'immersion régulièrement délivrés avant la publication de l'ordonnance n° 2005-805 du 18 juillet 2005 sont maintenus jusqu'à leur expiration sans pouvoir excéder une durée de dix ans.

III. 8 Les sanctions en cas de non-respect de l'interdiction d'immerger ou en cas d'absence de remise en état du domaine public maritime suite à une opération d'immersion

A. La sanction pénale

Les conventions internationales n'ayant pas vocation à traiter ce type de sujet, il appartient à chaque État de fixer les peines encourues.

En droit français, les peines susceptibles d'être prononcées (cf. article L. 218-48 et s. du Code de l'environnement reproduit ci-dessous) contre le capitaine du navire ou le commandant de bord de l'aéronef, et parfois contre le propriétaire ou l'exploitant sont :

- un emprisonnement de deux ans au plus
- et une amende maximale de 18 000 euros

À noter que ces articles de droit pénal continuent d'évoquer les infractions aux dispositions de la convention du 15 février 1972, alors que celle-ci a été ensuite remplacée par la Convention de Paris du 22 septembre 1992. L'interprétation de la loi pénale étant stricte, nous nous interrogeons à ce sujet sur une éventuelle faiblesse juridique de cette disposition.

Article L218-43* du code de l'environnement

« L'immersion de déchets ou d'autres matières, telle qu'elle est définie à l'article 1er du protocole du 7 novembre 1996 à la convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, est interdite. »

Article L218-48

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 18 000 Euros d'amende le fait, pour tout capitaine d'un navire, tout commandant de bord d'un aéronef ou toute personne assumant la conduite des opérations d'immersion sur les plates-formes ou autres ouvrages, de se rendre coupable d'infraction aux dispositions des articles L. 218-43 et L. 218-44.*

Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente section encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal.

Lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique ou dans la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République, seules les peines d'amendes peuvent, en application de la convention signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, être prononcées à l'encontre des ressortissants étrangers.

Article L218-52 Version en vigueur du 21 septembre 2000 au 19 juillet 2005

En cas de violation d'une ou de plusieurs conditions fixées par les autorisations prévues aux articles L. 218-42 et L. 218-43, les peines édictées par l'article L. 218-48 sont applicables, selon le cas, au titulaire de l'autorisation, au propriétaire des substances, matériaux et déchets destinés à l'immersion en mer, ou aux personnes visées respectivement aux articles L. 218-48, L. 218-50 et L218-5³⁰.

³⁰⁾ tout capitaine d'un bâtiment français ou tout commandant de bord d'un aéronef français ou toute personne assumant la conduite des opérations d'immersion sur les engins français ou plates-formes fixes ou flottantes sous juridiction BELDA Consultant – Aspects juridiques de l'immersion des navires pour en faire des récifs artificiels – mars 2022 73/107

B. Sanction administrative de type contravention de grande voirie

La contravention de grande voirie a vocation à s'appliquer sur le domaine public maritime en vue de le protéger de toute dégradation ou occupations illégales (cf. notamment les articles L2132-2 à L2132-29).

Le stationnement de navire non autorisée au fond de la mer dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales constitue une « occupation sans droit ni titre du domaine public maritime naturel » (cf. Chapitre I.1), l'auteur de l'infraction peut se voir condamner à une amende de 5ème classe mais aussi et surtout à la remise en état sous astreintes ou par la force publique et ce, « à ses frais et risques ».

Conclusion du chapitre

En toute hypothèse, les services de l'État et notamment les services de la DDTM sera, dans le cadre d'un « guichet unique », **l'interlocuteur permanent pour l'instruction administrative** et l'expertise des dossiers en ce compris sur les aspects environnementaux, juridiques ainsi que pour le suivi et la réalisation technique. Il apparait nécessaire que le porteur de projet s'appuie sur un ou plusieurs bureaux d'étude spécialisés.

française, tout propriétaire ou exploitant d'un navire, d'un aéronef, d'un engin ou d'une plate-forme qui n'a pas donné au capitaine, au commandant de bord ou à la personne assumant la conduite des opérations d'immersion sur l'engin ou la plate-forme l'ordre écrit de se conformer aux dispositions de la présente section peut être retenu comme complice des infractions qui y sont prévues. » ; « Lorsque le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, la responsabilité prévue aux deux alinéas ci-dessus incombe à celui ou ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assument la direction ou l'administration ou à toute personne habilitée par eux. » et « tout capitaine de navire et de tout commandant de bord embarquant ou chargeant sur le territoire français, sans pouvoir justifier de l'une des autorisations prévues par la présente section, des substances, matériaux ou déchets destinés à l'immersion en mer. »

IV. RÉGIME JURIDIQUE DE L'OCCUPATION DU FONDS DE LA MER ET OUTILS JURIDIQUES ENCADRANT LE STATIONNEMENT DES RÉCIFS ET « NAVIRES RÉCIFS » SUR LE FOND DE LA MER

Comme nous avons pu la préciser précédemment, la « mer » en tant que telle ne relève pas, en France (et contrairement à certains autres pays), du régime juridique de la « domanialité publique maritime » (sauf dans les ports maritimes).

En revanche le sol et le sous-sol de la mer qui est le lieu où va potentiellement reposer l'épave maritime ou le navire immergé reste de par la loi, partie du domaine public maritime naturel de l'État.

Article L2111-4 du code général de la propriété des personnes publiques

*Le **domaine public maritime naturel de L'État** comprend :*

1° Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer.

Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;

2° Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;

3° Les lais et relais de la mer :

a) Qui faisaient partie du domaine privé de l'État à la date du 1er décembre 1963, sous réserve des droits des tiers ;

b) Constitués à compter du 1er décembre 1963.

Pour l'application des a et b ci-dessus dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de La Réunion, la date à retenir est celle du 3 janvier 1986 ;

4° La zone bordant le littoral définie à l'article L. 5111-1 dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de La Réunion ;

5° Les terrains réservés en vue de la satisfaction des besoins d'intérêt public d'ordre maritime, balnéaire ou touristique et qui ont été acquis par l'État.

Les terrains soustraits artificiellement à l'action du flot demeurent compris dans le domaine public maritime naturel sous réserve des dispositions contraires d'actes de concession translatifs de propriété légalement pris et régulièrement exécutés.

Le stationnement du « navire récif » au fond de la mer correspond juridiquement à une « occupation du domaine public maritime naturelle »). Toute autorisation d'occupation du domaine public est nécessairement « écrite », « temporaire », « révocable » et « précaire ».

Il convient de préciser que, dans l'hypothèse d'un navire épave sans propriétaire (res nullius, cf chapitre supra) ou un navire bien culturel devenu propriété de l'État, aucune autorisation de stationnement ne sera requise. Toutefois une autorisation d'utilisation ou d'exploitation contre paiement de droits est nécessaire dans les autres situations (ex. collectivité, association ou entreprise souhaitant immerger un « navire récif »).

Ceci étant rappelé, plusieurs outils juridiques sont potentiellement à la disposition de l'État pour autoriser et encadrer l'occupation physique du fond de la mer par le « navire récif ».

IV.1 Les caractéristiques « potentiellement » communes aux autorisations d'occupation du domaine public maritime naturel

A. Les règles communes inhérentes aux titres d'occupation du domaine public maritime

Le stationnement du « navire récif » au fond de la mer est une occupation privative du domaine public maritime naturelle de l'État qui doit être préalablement et expressément autorisée (cf. Chapitre I).

De par le régime juridique du domaine public, quelle que soit la forme ou la dénomination de l'autorisation d'occupation, qu'elle soit « unilatérale » ou « contractuelle », elle est et reste, en toute hypothèse, temporaire, précaire et révocable à tout moment et ce notamment en application des dispositions des articles L. 2122-2 et L2122-3 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P).

La jurisprudence du Conseil d'État affirme « le caractère précaire et révocable » de l'autorisation en déniait à son bénéficiaire tout droit acquis à son renouvellement, au nom des principes généraux de la domanialité publique (voir, par exemple, l'arrêt n° 269360 du 22 janvier 2007, Association des amis des Tuileries).

Tout arrêté ou clause contractuelle contraire serait nulle.

En principe, l'autorisation d'occuper le domaine public est, sauf exception, payante par le biais d'une redevance domaniale (article 2125-1 du CG3P).

Le domaine public « naturel » exclut par ailleurs la possibilité de se voir attribuer d'autorisations constitutives de « droits réels » ce qui peut éventuellement constituer un frein aux investissements privés et qu'il convient, dans certaines circonstances et sous certaines conditions, de substituer par un montage contractuel adapté.

À noter que s'il s'agit d'attribuer une telle autorisation à une entreprise ou plusieurs entreprises, à titre exclusif, pour l'exercice d'une activité économique, une telle autorisation s'inscrira dans le cadre de l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 (codifiée aux articles L2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques). Cette ordonnance, fruit d'une jurisprudence européenne (dite *Promoimpresa*³¹), prévoit l'obligation pour l'autorité gestionnaire du domaine public de réaliser une « procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester ».

La durée est, en principe, en fonction des investissements réalisées et/ou de l'importance de l'activité autorisée.

La constitution d'une garantie financière du coût estimé des opérations de remise en état, de restauration ou de réhabilitation du site sera également un outil juridique commun à toutes les autorisations d'occupation du domaine public (qu'il soit prévu ou non par les textes ou dans l'autorisation même).

En toute hypothèse, l'article L2124-1 du CG3P précise de manière générale que :

L2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques

« Les décisions d'utilisation du domaine public maritime tiennent compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques ; elles sont à ce titre coordonnées notamment avec celles concernant les terrains avoisinants ayant vocation publique.

Ces décisions doivent être compatibles avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévus aux articles L. 219-9 à L. 219-18 du code de l'environnement.

Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. »

En cas de « changement substantiel » d'utilisation du domaine public maritime, le projet devra faire l'objet, préalablement à son approbation, d'une enquête publique menée dans les formes prévues par les articles R. 123-2 à R. 123-27 du code de l'environnement.

Le principe de l'obligation de réaliser une enquête publique est également prévue dans le cadre de l'instruction d'une concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports (R2124-4 du CG3P) et d'une concession de culture marine (Article R923-25 du code rural et de la pêche).

Les enquêtes publiques prévues dans différents textes n'ont pas à se cumuler.

³¹CJUE 14 juillet 2016 *Promoimpresa* Srl, aff. C-458/14, Mario Melis e.a., aff. C-67/15

B. La question de la remise en état du domaine public au terme de l'autorisation

Dans le cadre du droit de la domanialité publique, il existe un principe fort dit de « remise en état » du domaine public par l'occupant au terme de son occupation ou de son utilisation. Une telle obligation existe même en l'absence de mention dans les autorisations d'occupation et ce, quel que soit leur forme (unilatérale ou contractuelle) ou leur dénomination.

Toutefois, contrairement à une idée assez largement répandue, il convient de souligner **que pour la loi, le principe de la remise en état du domaine public, n'est pas un principe intangible.**

Article L2122-9 du code général de la propriété des personnes publiques

À l'issue du titre d'occupation, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier existant sur la dépendance domaniale occupée doivent être démolis soit par le titulaire de l'autorisation, soit à ses frais, à moins que leur maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que l'autorité compétente ne renonce en tout ou partie à leur démolition.

Les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté deviennent de plein droit et gratuitement la propriété de l'État, francs et quittes de tous privilèges et hypothèques.

Toutefois, en cas de retrait de l'autorisation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, le titulaire est indemnisé du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée. Les règles de détermination de l'indemnité peuvent être précisées dans le titre d'occupation. Les droits des créanciers régulièrement inscrits à la date du retrait anticipé sont reportés sur cette indemnité.

Deux mois au moins avant la notification d'un retrait pour inexécution des clauses et conditions de l'autorisation, les créanciers régulièrement inscrits sont informés des intentions de l'autorité compétente à toutes fins utiles, et notamment pour être mis en mesure de proposer la substitution d'un tiers au permissionnaire défaillant ou de s'y substituer eux-mêmes.

Il résulte de ce qui précède qu'à l'issue du titre d'occupation du domaine public maritime, l'État peut parfaitement, après avoir dûment pris en compte tous les coûts socio-économiques et environnementaux (par exemple, impacts ou altérations indésirables suite au retrait du « navire récif »), considérer que le retrait pourrait porter atteinte à d'autres intérêts publics (ex. dégradation environnementale) et accepter ou demander l'absence de remise en état du site.

À noter que nous pensons que les opérations de remises en état pourraient être, voire devrait être, considérées comme des « travaux » dans le milieu marin. Ce faisant ces derniers doivent, en tant que telles l'objet, faire l'objet d'une étude d'impact. Ce point nous paraît tout particulièrement important. En effet, cette nouvelle étude d'impact ne devrait pas être regardée comme une énième formalité mais plutôt comme une approche scientifique permettant d'évaluer la pertinence du maintien du « navire récif » ou de la remise en état du domaine public.

Au-delà de toute position dogmatique, si à l'issue de l'autorisation d'occupation du domaine public maritime par le « navire récif » et au terme de l'étude d'impact, il peut être démontré « un bénéfice net positif » pour l'environnement (notamment avec une concentration de faune et de flore), la culture (le patrimoine) ou l'économie. Les services de l'État pourront, avec l'assentiment du Préfet maritime et du commandant de zone, décider du maintien du « navire-récif » sur son lieu de stationnement.

Dans cette hypothèse, il nous semble que l'État pourrait en devenir propriétaire avec la faculté, s'il le souhaite, de re accorder une concession à une entité publique ou privée s'il le préfère, en déléguer la gestion ou le risque.



Stratégie État

Le gestionnaire du domaine public maritime peut accepter le principe d'un maintien des récifs artificiels, après la fin du titre d'occupation, si l'une ou l'autre des conditions suivantes est satisfaite :

- *les objectifs initiaux de l'immersion des récifs ont été atteints,*
- *le bénéfice environnemental global du scénario de maintien total ou partiel des récifs est avéré par rapport à un scénario de retrait des récifs.*

Entrent en considération dans l'appréciation de ce dernier critère, notamment :

- *les conditions de sécurisation et de surveillance des structures immergées si elles sont maintenues dans la durée, au regard des activités pratiquées sur le plan d'eau,*
- *les matériaux qui composent les structures immergées qui ne doivent pas être toxiques à moyenne ou longue échéance,*
- *les impacts importants sur les milieux marins que peut, le cas échéant, entraîner une extraction totale ou partielle des structures immergées.*

Il est souligné que la décision finale du gestionnaire ne peut intervenir dans tous les cas de figure qu'avec l'assentiment du Préfet Maritime, qui, suivant l'article R 152-1 du code du domaine de l'État, doit être demandé pour les "autorizations relatives à la formation d'établissement de quelque nature que ce soit sur la mer et sur ses rivages".

Extrait p.77 : Cépralmar, Région Languedoc-Roussillon – Guide pratique d'aide à l'élaboration, l'exploitation et la gestion des récifs artificiels en Languedoc-Roussillon : 236 pages.

En revanche, l'absence de remise en état suite à une demande des services de l'Etat serait constitutive d'une contravention de grand voirie (cf. chapitre supra) et pourrait également relever de la police des épaves maritimes (cf. supra).

Les caractéristiques « potentiellement » communes des autorisations d'occupation du domaine public maritime naturel ayant été évoquées, nous allons maintenant évoquer les différents outils juridiques permettant d'encadrer le « stationnement » même du « navire récif » sur le domaine public maritime naturel qu'est le fond de la mer.

IV.2 Les outils juridiques potentiellement à disposition pour autoriser le stationnement du navire au fond de la mer

IV.A L'autorisation d'occupation temporaire (AOT)

L'autorisation d'occupation temporaire (AOT) est un outil juridique permettant à l'État d'autoriser des occupations pour des structures légères à usages multiples (ex : marche d'escalier sur un rocher, ponton flottant, bouée d'amarrage) sur le domaine public et sur le domaine maritime naturel.

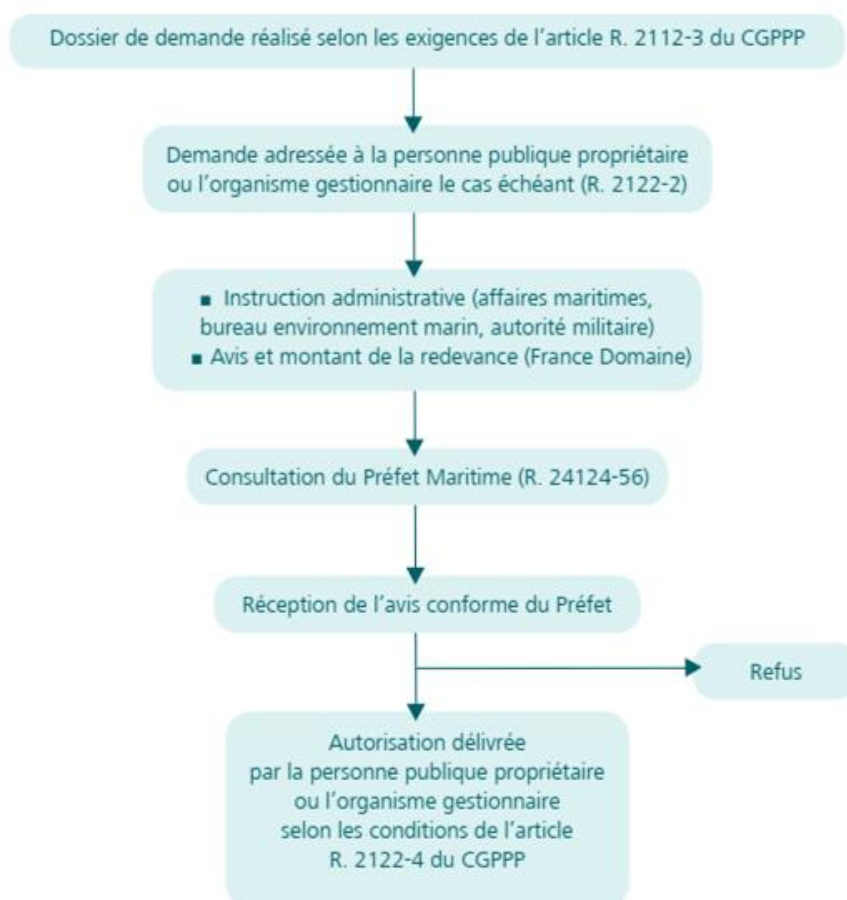
De par le régime juridique du domaine public, l'autorisation d'occupation peut avoir une forme « unilatérale » ou « contractuelle » même si la tendance est à l'acte unilatéral s'agissant du domaine public naturel. Comme expliqué précédemment, elle est et reste en toute hypothèse temporaire, précaire et révocable à tout moment. La durée est, en principe, en fonction des investissements réalisés (cf. article L2122-2 modifié du CGPPP) et/ou de l'importance de l'activité autorisée.

2.1. AUTORISATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE (AOT)

Les articles R. 2122-1 et suivants du CGPPP cadrent les demandes d'AOT. La procédure à suivre pour la dépose d'un dossier de demande

d'AOT est rappelée dans le logigramme ci-dessous. Le délai moyen d'obtention de l'AOT, si le dossier est complet, est de 2 mois.

Figure n°2. Procédure liée à une demande d'AOT.



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

L'AOT reste le titre d'occupation du domaine public maritime naturel dont la procédure est la plus souple. Sans pour autant totalement exclure cet instrument juridique pour un projet de « navire récif », celui-ci reste en principe d'avantage adapté aux projets de taille modeste et/ou de courte durée.

IV.B La concession de culture marine

La question peut se poser de savoir si la concession de culture marine prévue aux articles R923-9 et suivants du code rural et de la pêche maritime était un outil juridique adapté aux projets d'immersion de « navire récifs ». L'article R923-9 du code rural et de la pêche maritime précise la vocation de ce type de concession.

Article R923-9 Création DÉCRET n°2014-1608 du 26 décembre 2014 – art.

Doivent faire l'objet d'une concession, sur le domaine public maritime ainsi que dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées :

1° Les activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces marines, végétales ou animales, comprenant, notamment, le captage, l'élevage, l'affinage, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits ;

2° Les activités exercées par un aquaculteur marin, qui sont dans le prolongement des activités mentionnées au 1°, dès lors qu'elles sont réalisées sur des parcelles du domaine public de l'État ou d'une autre personne publique ;

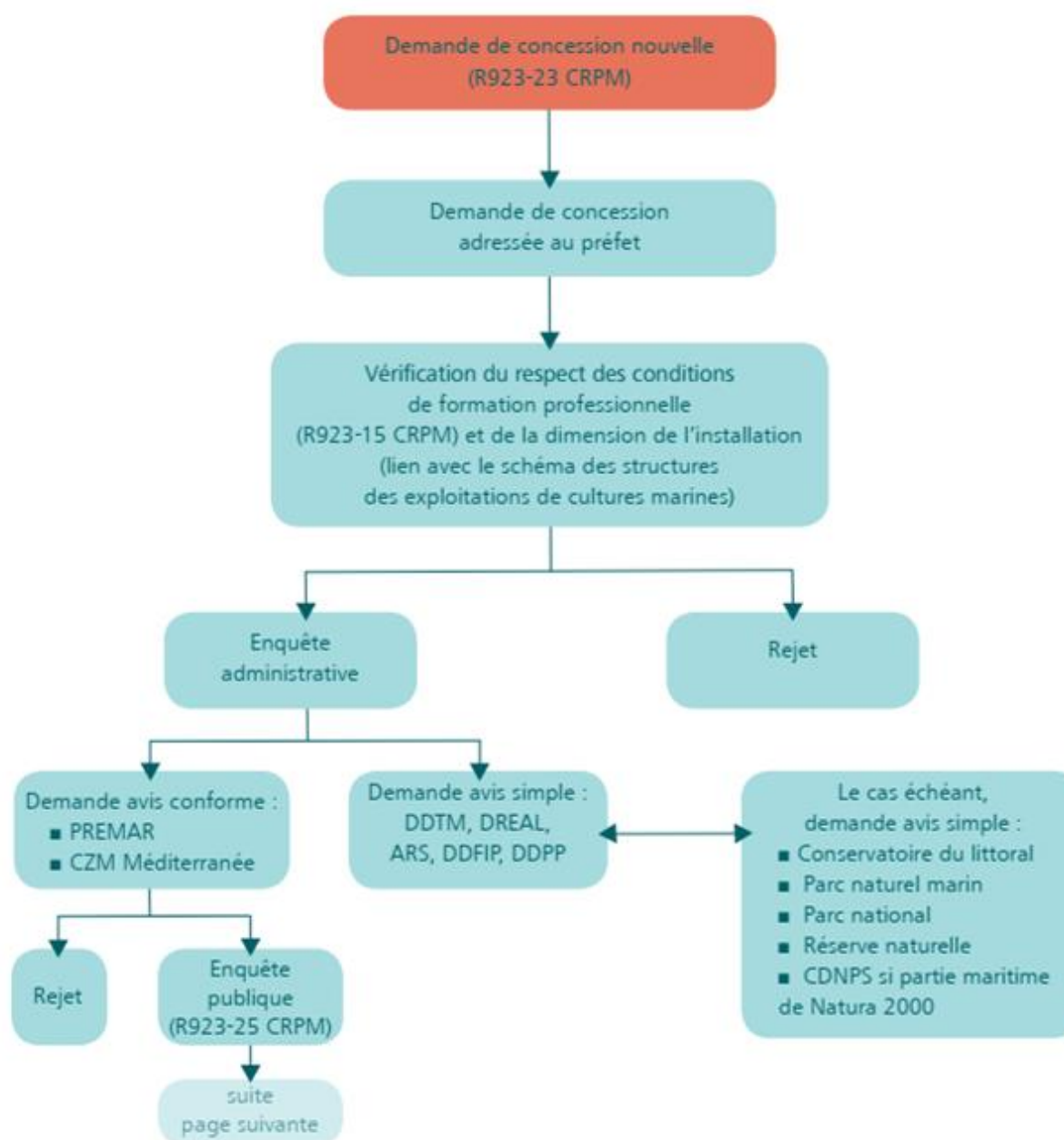
3° Les prises d'eau destinées à alimenter en eau de mer les exploitations de cultures marines situées sur une propriété privée.

La durée maximale de cette autorisation délivrée par le préfet est de 35 ans (R923-10).

Les différents articles dédiés à la concession des cultures marines sont répartis en 7 sous-sections lesquelles décrivent tout à la fois :

- Les dispositions communes (Sous-section 1 : Articles R923-9 à R923-13)
- Les conditions de concession (Sous-section 2 : Articles R923-14 à R923-22)
- Les procédures d'examen et de délivrance des concessions (Sous-section 3 : Articles R923-23 à R923-27)
- Les conditions d'exploitation (Sous-section 4 : Articles R923-28 à R923-30)
- le renouvellement, la substitution, l'échange et le transfert de concessions (Sous-section 5 : Articles R923-31 à R923-39)
- la modification, la suspension, le retrait et la vacance des concessions (Sous-section 6 : Articles R923-40 à R923-44)
- Les cas particuliers d'autorisations ou de concessions et notamment selon leur nature (ex. viviers flottants) ou les lieux où elles peuvent se situer (exemples : propriété privée, conservatoire du littoral, parc national, Natura 2000, ports maritimes, ...) (Sous-section 7 : Articles R923-45 à R923-49).

Figure n°7 . Procédure de nouvelle concession de cultures maritimes.



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

En substance, l'immersion d'un « navire récif » semble potentiellement autorisable dans le cadre d'une « concession de culture marine » dans la mesure où un tel projet d'immersion répond aux objectifs décrits à l'article R 923-9. Dans ce cadre, une telle immersion visera avant tout à accueillir des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces marines, végétales ou animales, comprenant notamment le captage, l'élevage, l'affinage, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits.

Le seul « point faible » potentiel de ce montage juridique résiderait, a priori, dans son manque de « polyvalence ». L'immersion d'un « navire récif » a pour finalité fondamentale l'exploitation par des personnes détenant des garanties financières, techniques et/ou des brevets et compétences professionnels en matière de pêche ou d'aquaculture reconnues et vérifiées par les services du préfet.

Or dans certaines circonstances, l'immersion d'un « navire récif » a de fortes chances d'être le siège d'autres activités, étrangères à l'activité de pêche ou d'aquaculture (exemple : activité associative et/ou économique de plongée sous-marine) ce qui **pourrait engendrer des conflits d'usage** qu'il convient de prévenir. À ce titre, il ne nous paraît pas certain que la « concession de culture marine » soit l'outil juridique le plus approprié pour ce faire.

Pour autant, à l'exception de quelques articles qui ne paraissent plus conformes au droit européen et au droit national notamment en ce qui concerne les conditions de renouvellement et de priorité dès lors que la concession a un objet économique, les différentes sous-sections du code rural et de la pêche comportent un grand nombre de principes, de règles et de garanties qui paraissent judicieusement transposables dans l'autorisation d'occupation et d'exploitation du domaine public maritime naturel qui serait délivrée au « navire récif » et qu'il convient maintenant d'étudier sous la forme de la « concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports ».

IV.C La concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports (CUDPMDP) – Articles R2124-1 à R2124-12 du CG3P

A) Conditions générales

Cette modalité d'autorisation du domaine public maritime naturel permet diverses formes de travaux, usages et occupation sous réserve d'une affectation :

- à l'usage public ou d'un service public
- **ou** à une opération d'intérêt général.

Le délai moyen après complétude du dossier et l'enquête publique est estimé à 1 an.

Nous avons souhaité mettre en valeur la conjonction « **ou** » pour souligner la polyvalence de cet instrument. Certaines personnes pouvant estimer, à tort, que le domaine public maritime naturel doit « nécessairement » être et rester en toutes circonstances à l'usage du public ou d'un service public.

Article R2124-1 du CG3P (Modifié par Décret n°2016-9 du 8 janvier 2016 – art. 2)

Pour l'application des dispositions de l'article L. 2124-3, les dépendances du domaine public maritime situées hors des limites administratives des ports peuvent faire l'objet de concessions d'utilisation en vue de leur affectation à l'usage du public, à un service public ou à une opération d'intérêt général. Les biens ainsi concédés ne sont pas soustraits au domaine public.

Ces concessions sont conclues pour une durée qui ne peut excéder trente ans.

...

...

Les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent ni aux concessions de plage, ni aux autorisations d'exploitation de cultures marines, ni aux ouvrages et installations soumis à l'octroi d'un titre minier.

Ce faisant une telle concession (qui reste une forme d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public) implique nécessairement que le porteur de projet démontre dès l'origine de son projet d'immersion de son « navire-récif » que ce dernier restera :

- à l'usage public (le navire sera accessible à tous) ou d'un service public
- « ou » (et non « et »)
- que ce projet représente une « opération d'intérêt général ».

Cet outil juridique, bien que plus complexe, présente des garanties procédurales et une polyvalence supérieure à l'AOT et à la concession de culture marine (cf. chapitres précédents).

B) la notion d'intérêt général pouvant entourer un projet d'immersion de « navire récif » dans une CUDPMDP

Si la notion d'intérêt général est considérée comme la pierre angulaire du droit public, la définition de cette même notion a fait et fait encore l'objet de débats extrêmement complexe par la doctrine. Nous citerons le discours de Pierre MAZEAU (conseiller d'État, membre, puis président du Conseil constitutionnel jusqu'en mars 2007) pour retenir que, quel que soit le domaine (budgétaire, économique, social, environnemental, ...), l'intérêt général est et doit être au centre de l'action publique et constituer un « *réflexe d'union républicaine* », un « *ennemi des mesures fallacieuses et des projets utopiques* »³².

En toute hypothèse, malgré la complexité qu'il y a à définir la notion d'intérêt général, un grand nombre de bénéfices escomptés par l'**immersion d'un « récif artificiel » ou d'un « navire récif » ont potentiellement et objectivement un « caractère d'intérêt général »** :

- développement d'habitats pour la pêche des crustacés, repeuplement des juvéniles ;
- fourniture d'un substrat pour la culture d'algues ou de mollusques ;
- moyen de restreindre la pêche dans les zones où les stocks ont besoin de protection ;
- créer des zones de concentration de poissons pour la pêche, les pêcheurs sportifs et la plongée ;
- remplacer les habitats dans les zones où des substrats particuliers sont menacés et atténuer de la perte d'habitat sur d'autre lieu (mesure compensatoire) ;
- production de ressources marines
- amélioration des connaissances scientifiques
- attractivité économique, touristique, patrimonial ou culturelle
- ...

Naturellement il ne suffira pas uniquement de prétendre qu'un projet d'immersion est porteur en soi d'un intérêt général pour qu'il soit accepté. Il appartiendra au porteur de projet d'apporter une telle démonstration dès le stade de la demande d'autorisation puis dans le cadre de l'instruction administrative et de l'enquête publique.

À ce sujet, la qualification de l'intérêt général ainsi que la totalité de la procédure d'attribution doit se faire sous le contrôle des services de l'État mais peut également, le cas échéant, sous le contrôle du juge administratif s'il est saisi en ce sens. Ce dernier pourrait parfaitement être amené à suspendre ou annuler une autorisation d'occupation de l'État dans l'hypothèse où le caractère d'intérêt général est insuffisamment qualifié.

³²Éditions Dalloz, dans la collection des Cahiers constitutionnels de Paris I – https://www.conseil-constitutionnel.fr/sites/default/files/as/root/bank_mm/pdf/Conseil/merland.pdf

C) Instruction de la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports

Les différentes pièces au dossier demandées afin de permettre au service de l'État de réaliser l'instruction sont énumérées à l'article R 2124-2 du CG3P.

Article R2124-2 du CG3P

La demande de concession est adressée au préfet. Elle est accompagnée d'un dossier comportant les renseignements suivants :

1° Nom, prénoms, qualité, domicile du demandeur ou, si la demande émane d'une personne morale, les précisions suivantes : nature, dénomination, siège social et objet de la personne morale ainsi que les nom, prénoms, qualité, pouvoirs du signataire de la demande et, le cas échéant, du ou des représentants habilités auprès de l'administration ;

2° Situation, consistance et superficie de l'emprise qui fait l'objet de la demande ;

3° Destination, nature et coût des travaux, endigages projetés s'il y a lieu ;

4° Cartographie du site d'implantation et plans des installations à réaliser ;

5° Calendrier de réalisation de la construction ou des travaux et date prévue de mise en service ;

6° Modalités de maintenance envisagées ;

7° Modalités proposées, à partir de l'état initial des lieux, de suivi du projet et de l'installation et de leur impact sur l'environnement et les ressources naturelles ;

8° Le cas échéant, nature des opérations nécessaires à la réversibilité des modifications apportées au milieu naturel et au site, ainsi qu'à la remise en état, la restauration ou la réhabilitation des lieux en fin de titre ou en fin d'utilisation.

Un résumé non technique, accompagné éventuellement d'une représentation visuelle, est joint à la demande.

S'il y a lieu, le demandeur fournit également l'étude d'impact ou la notice d'impact établies dans les conditions prévues par les articles R. 122-1 à R. 122-16 du code de l'environnement.

Saisi d'une demande en ces sens, le préfet recueille l'avis du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer (R 2124-4 du CG3P). Cet avis est joint au dossier soumis à l'instruction administrative et à l'enquête publique mentionnées aux articles R. 2124-6 et R. 2124-7 du CG3P.

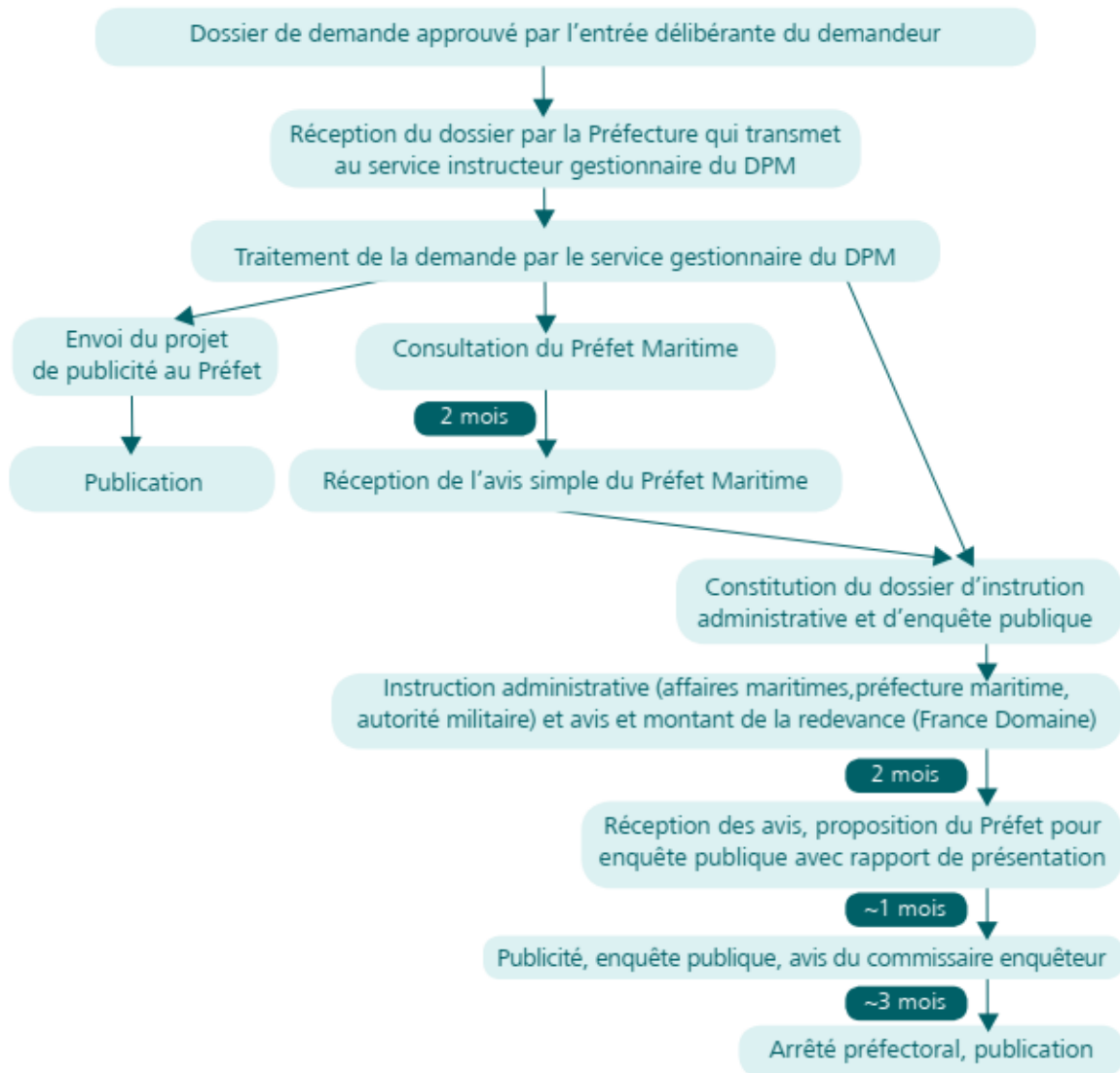
L'instruction administrative est ensuite conduite par les services de l'État qui consultent :

- les administrations civiles ainsi que les autorités militaires intéressées (communes, départements, gendarmerie maritimes,)
- le directeur départemental des finances publiques chargé de fixer les conditions financières de la concession
- les représentants des communes et établissements publics de coopération intercommunale intéressés.

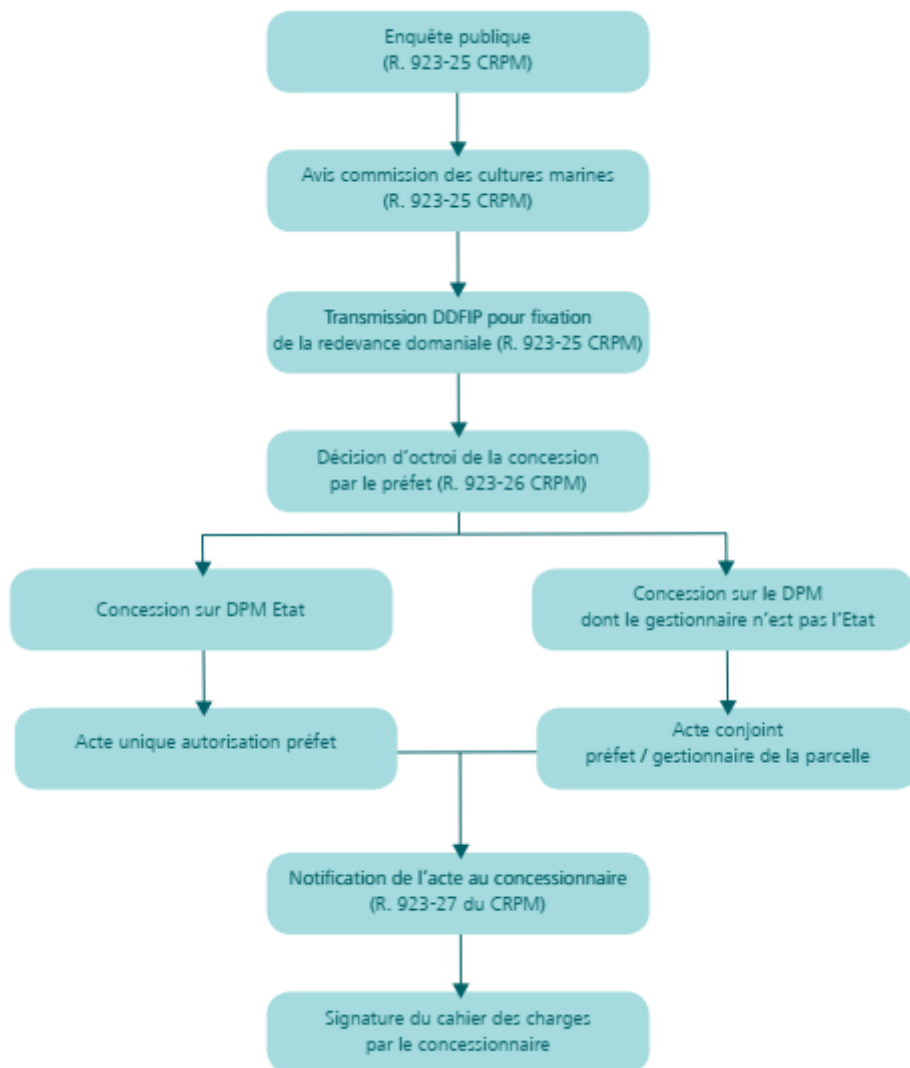
À noter que l'absence de réponse dans le délai de deux mois vaut avis favorable.

L'ensemble de ces formalités devront être accomplies aussi bien en cas de demande initiale que lors du renouvellement de l'autorisation.

Figure n°3. Procédure liée à une demande de concession d'utilisation de DPM naturel.



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA



Source : « Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire » - DREAL PACA

Conclusion du chapitre

La finalité de l'immersion du « navire récif », ses modalités d'exploitation, sa durée et son volume seront autant de critères susceptibles d'être pris en compte par les services de l'Etat pour arrêter le choix de l'outil juridique.

En substance :

- L'AOT, est un outil polyvalent mais reste davantage adapté aux projets de faible dimension et de courte durée (ce qui n'est pas forcément adapté à la restauration écologique).
- La concession de culture marine permet avant tout des immersions dont l'objectif premier est d'accueillir des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces marines, végétales ou animales. Ce faisant cet outil peut manquer de « polyvalence » et pourrait être une source de conflit d'usage.
- La **concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports**, bien que plus lourde, nous paraît, par sa polyvalence (à même de recevoir toutes les activités), sa durée envisageable (jusqu'à 30 ans) et ses garanties procédurales (pour toutes les parties prenantes), **l'outil juridique le plus adapté et le plus sécurisé** en vue de permettre le stationnement d'un ou plusieurs « navires-récifs ».

V. LA PHASE D'EXPLOITATION DU « NAVIRE RÉCIF »

V.1- la question des réglementations de la baignade autour du « navire récif »

V.2 La régulation des flux par la police générale du préfet maritime ou le directeur d'un parc national

V.1 La question des réglementations de la baignade autour du « navire récif »

Comme nous avons pu le rappeler en chapitre 1 de la présente étude, la police des lieux de baignade est régie par l'article L.2213-23 du code général des collectivités territoriales (CGCT) lequel article attribue la compétence du Maire dans la bande des 300 mètres en matière de « baignade » et d'« activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculé » au sens stricte.

Cet article dispose que :

L.2213-23 du code général des collectivités territoriales

Le maire exerce la police des baignades et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés. Cette police s'exerce en mer jusqu'à une limite fixée à 300 mètres à compter de la limite des eaux. Le maire réglemente l'utilisation des aménagements réalisés pour la pratique de ces activités. Il pourvoit d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours. Le maire délimite une ou plusieurs zones surveillées dans les parties du littoral présentant une garantie suffisante pour la sécurité des baignades et des activités mentionnées ci-dessus. Il détermine des périodes de surveillance. Hors des zones et des périodes ainsi définies, les baignades et activités nautiques sont pratiquées aux risques et périls des intéressés. Le maire est tenu d'informer le public par une publicité appropriée, en mairie et sur les lieux où elles se pratiquent, des conditions dans lesquelles les baignades et les activités nautiques sont réglementées.

Il résulte de ce qui précède que l'immersion d'un récif dans une bande des 300 mètres est susceptible d'impliquer le maire dans le cadre de cette police spéciale qui, en tant que telle, ne concerne « que » les activités nautiques, les baignades et les engins de plages non immatriculés à l'exclusion de tout autre activité (ex. notamment engins immatriculés, la plongée...)

L'absence de mesure de police adaptée à une baignade autour d'un récif « navire récif » est susceptible d'engager la responsabilité du Maire si elle se situe dans la bande des 300 mètres.

Enfin au-delà des 300 mètres, zone normalement plus propice à l'immersion des « navires récifs », la baignade sera réalisée **« aux risques et périls de l'intéressé »**.

V2. La réglementation de la police générale par le préfet maritime

Délégué du gouvernement, le préfet maritime est le représentant direct du Premier ministre en mer. A ce titre, il est investi d'un pouvoir de police générale et a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment :

- la défense des droits et intérêts nationaux, particulièrement dans les zones sous souveraineté ou sous juridiction française (mer territoriale, zone économique exclusive) ;
- le maintien de l'ordre public ;
- le secours et la sécurité maritime ;
- la protection de l'environnement ;
- la lutte contre les activités illicites en mer (pêche illégale, trafic de stupéfiants, migration clandestine, piraterie...).

Il coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens (marine nationale, affaires maritimes, douanes, gendarmerie...).

Dans l'exercice de son pouvoir de « police générale en mer », le Préfet maritime est donc en mesure de réglementer par voie d'arrêté la navigation ou la plongée sur un « navire-récif », s'il estime devoir garantir la sécurité ou de manière plus générale l'ordre public.

Les dispositions nationales relatives à la sécurité de la navigation sont reprises dans le code des transports d (article L5241-1 et suivants). La violation d'un tel arrêté par un navire pourrait le cas échéant être sanctionné sous l'empire de l'article L5242-2 du code des transports.

Article L5242-2 du code des transports

I. — Est puni d'un an d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer, dans les eaux intérieures maritimes et jusqu'à la limite extérieure des eaux territoriales françaises :

1° Aux règlements pris par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes relatifs :

a) Aux zones ou périodes d'interdiction de la navigation, du mouillage ou de certaines activités, édictés en vue d'assurer la sécurité de la navigation ou le maintien de l'ordre public en mer ;

b) Aux obligations de signalement ou d'information, de veille de fréquences et de réponse aux appels ;

c) Aux restrictions ou prescriptions particulières de navigation relatives au transport de matières sensibles ;

d) A la conduite à tenir en cas de découverte d'engins dangereux ;

2° Aux instructions particulières des préfets maritimes et aux ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, relatives à la sécurité de la navigation maritime.

II. — Est puni des mêmes peines le fait, en dehors des eaux territoriales, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire battant pavillon français, de ne pas se conformer aux décrets pris pour l'instauration d'un contrôle naval, aux instructions particulières émanant des préfets maritimes ou d'une autorité consulaire ou aux ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, des commandants des bâtiments de l'État et des agents chargés de la police de la navigation, relatifs à la sécurité de la navigation maritime.

Le lecteur trouvera, pour illustration, 2 arrêtés préfectoraux (du 11 janvier 2007 et du 11 mars 2016 de la Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord « portant réglementation de la pratique de la plongée sous-marine sur l'épave du navire « Léopoldville », une épave déclarée bien culturel maritime.

L'arrêté 4/2007 du 11 janvier 2007 prévoit ainsi que :

« La plongée sous-marine est soumise à autorisation dans un périmètre circulaire de un-demi mille de rayon, centré sur l'épave au point de coordonnées : L = 49° 45' 1882 Nord – G = 001° 36' 6188 Ouest. »

Son article 2 alinéa 2 et 3 précisent :

Alinéa 2 :

Les clubs, les associations, les fédérations et les administrations pratiquant habituellement la plongée sur le site sont soumis à une demande annuelle d'autorisation précisant la nature, le nombre et l'objet des plongées qu'ils effectuent dans la zone du paquebot « LEOPOLDVILLE » ainsi que l'identification des navires ou embarcations mettant en œuvre les plongeurs (nom, port d'attache, armateur ou propriétaire, identité du capitaine). Ils doivent en outre mentionner les coordonnées de leurs représentants dûment habilités. Cette demande fera l'objet d'une décision préfectorale annuelle d'autorisation.

Dans ce cadre, tout projet de plongée doit faire l'objet d'une demande d'autorisation, adressée à la préfecture maritime de la manche et de la mer du Nord au moins deux mois avant la date prévue de la première plongée programmée.

Alinéa 3 :

Toutes les personnes physiques qui effectuent la plongée, en dehors des structures visées à l'alinéa 2, sont tenues de rechercher et d'obtenir l'autorisation préalable auprès de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, division « action de l'Etat en mer » BP 1 - 50115 CHERBOURG ARMÉES.

...

La question de cette épave avait également fait l'objet de questions/réponses auprès du Sénat (Question orale n° 03995 de M. Jean-Pierre Godefroy (Manche – SOC) publiée dans le JO Sénat du 16/01/2004 - page 455)

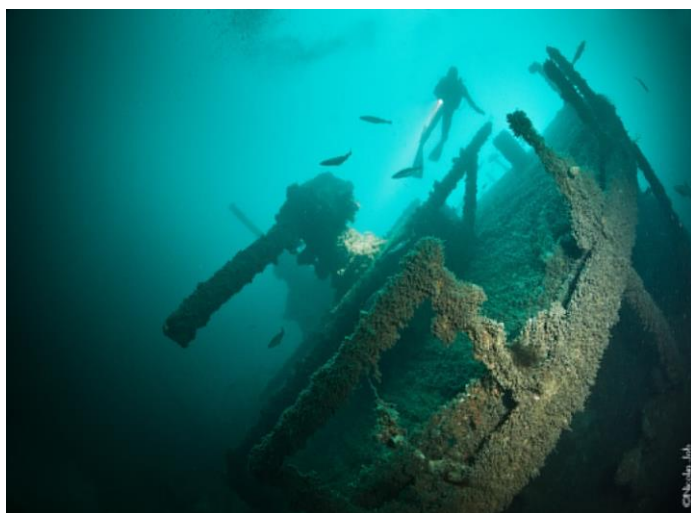


Photo de l'épave Léopoldville

CONCLUSION

La complexité du sujet de l'immersion des navires sera confirmée au terme de cette étude dont nous ne prétendons pas à l'exhaustivité. Ce n'est que dans le cadre d'une interprétation extrêmement rigoureuse de la lettre (et non de l'esprit) de la convention de Barcelone que nous ne partageons pas, qu'un navire ne saurait jamais, et en aucun cas, être un « récif artificiel ».

Pour autant, il nous paraît, au terme de cette étude, que l'immersion de navires dépollués pour en faire des « récifs artificiels » reste possible en Méditerranée car conforme à l'esprit de la convention de Barcelone et à la pratique de très nombreux Etat signataires qui réalisent quant à eux de telles immersions en Méditerranée.

Si l'immersion des « navires », des « déchets ou autre » est interdite par la convention de Barcelone celle-ci prévoit des **exceptions importantes**. Ainsi les « plates formes » ou « **autre ouvrage** » (**et donc les récifs artificiels lesquels ne sont jamais définis**) **pourront être immergés** sous réserve que ceux-ci le soient « à des fins autres que leur simple élimination ».

Naturellement de telles immersions ne sont aucunement **motivées par la volonté** de se débarrasser d'un « navire déchet » mais **de créer une zone de restauration écologique et d'attractivité économique**³³.

L'immersion d'un « navire-récif », qui n'est plus un « navire » et n'est nullement un « déchet » aura, au sens de la convention, le statut de « autre ouvrage ».

La démonstration de nombreuses et récentes immersions dans les pays signataire de la convention de Barcelone d'une part et la démonstration de **l'absence d'incompatibilité de ces projets d'immersion avec le droit français** d'autre part permettra nous l'espérons de convaincre les services de l'Etat français sur la faisabilité de immersions de « navires récifs » et en définitive, mieux encore l'amorçage d'une véritable politique ou stratégie officielle d'immersion des « navires récifs » dans un **objectif d'intérêt général** d'autant que les outils juridique à disposition de l'Etat paraissent satisfaisants.

Naturellement, il ne s'agira nullement pour le porteur de projet qu'il soit public (ex. Collectivités territoriales) ou privé (entreprise, association, ...) de se prévaloir ni même de bénéficier d'un « droit à immerger ». **Notre propos est simplement de confirmer qu'un projet d'immersion d'un « navire récif » est à notre sens concevable en l'état actuel de notre droit. Pour autant, l'acceptation même d'un tel projet, sur le principe, relève toujours et fondamentalement de la démonstration d'une opération d'intérêt général puis d'une « décision d'opportunité », d'une « décision politique » qui appartient, en toute hypothèse, à l'État puisque le navire reposera sur sa propriété, le fond de la mer, domaine public maritime naturel.**

³³ Pour illustrer, rien que sur le département du Var : 155 structures de plongée, 50 entreprises, 57 associations, **200 emplois à l'année et des retombées dans l'hôtellerie et la restauration et 16 M€ de CA** (source CCI Paca – 18 juillet 2017 : <http://www.paca.cci.fr/info-actu-des-territoires--la-plongee-une-activite-qui-compte-dans-l-economie-varoise-6328.php>)

Il appartiendra toujours au porteur de projet, soutenu par les élus locaux, les pêcheurs... de convaincre les services de l'État en amont puis, au terme de procédures relativement longues et solidement encadrés, de l'opportunité d'autoriser une telle immersion qu'il faudra **concevoir sous l'ensemble de ces facettes, de la dépollution du navire à la remise en état ou non du domaine public, en passant par la compatibilité avec les documents d'urbanisme, les études d'impact, la sécurité de la navigation, les moyens de surveillance ...**

Ensuite, les décisions des services de l'État seront éclairées et motivées tout à la fois par l'analyse des études d'impact, l'évaluation environnementale, l'enquête publique, les modalités d'exploitation du navire récifs, l'impact écologique et économique, les conflits d'usage potentiels, les questions de la sécurité, le sort du navire récif au terme de l'autorisation...

En dépit de la complexité de ce type de dossier, il faut saluer la promulgation de l' « autorisation environnementale unique » et du « certificat de projet » qui permettent de mettre en œuvre un tel projet d'immersion avec une gestion et un accompagnement de type « guichet unique » avec les services de l'État.

L'outil juridique qui nous paraît le plus adapté de par sa polyvalence en terme d'usage et de garanties procédurales reste « **la concession d'occupation du domaine public maritime en dehors des ports** » dont l'obtention nécessite, et c'est heureux, de **démontrer l'intérêt général qui s'attache à une telle opération d'immersion.**

C'est à l'aune d'une analyse rigoureuse et en dehors de toute position dogmatique que ces opérations d'immersions de « navire récifs » devront être menés et les décisions prises et ce, au constat du bilan et du bénéfice net toujours pour l'intérêt général.

« Les structures qui se prêtent le mieux à la construction des récifs sont les navires, qu'il s'agisse d'épaves ou de navires que l'on a délibérément coulés à cet effet »

Page 3 du document « Directives pour l'implantation de récifs artificiels
Convention et Protocole de Londres/PNUE » (2009)³⁴

Julien BELDA



Conseil Stratégie et Formation

Tel. 06 63 01 24 17
contact@belda-consultant.com
www.belda-consultant.com

³⁴<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Artificial%20Reefs%20French.pdf>

RÉSUMÉ DES POINTS CLÉS

- avoir un navire dépollué ou à dépolluer à disposition, idéalement en fer et avec un aspect culturel, patrimonial ...
- identifier les zones potentielles en fonction des documents d'urbanisme et des politiques publiques
- trouver un site adapté
- engager en amont une concertation (usagers, pêcheurs, ...) et élaborer une volonté politique
- non application de l'interdiction d'immerger un navire à l'immersion d'un « navire récif » dépollué
- présentation du projet aux services de l'Etat (DDTM et PREMAR) et aires marines protégées le cas échéant
- demander un certificat de projet auprès des services de l'Etat
- faire modifier ou adapter les cas échéant les documents d'urbanisme en fonction du projet
- désigner d'un porteur de projet public ou privé
- obtenir l'avis conforme du préfet maritime et du commandant de zone
- obtenir l'avis commission nautique (et/ ou dont prud'homie de pêche)
- obtenir l'avis du directeur des finances publiques pour la redevance domaniale
- élaborer un projet de cahier des charges et répartition des responsabilités
- obtenir un certificat de projet
- obtenir l'autorisation environnementale
- évaluation d'incidence en cas de site Natura 2000
- étude d'impact
- enquête publique
- autorisation d'occupation temporaire selon le projet (AOT, concession de culture marine- concession en dehors des ports, ...)
- éventuellement procédure de sélection préalable si exploitation économique réservée à un seul ou à un nombre limité d'opérateurs
- permis d'immersion du préfet maritime pour un « navire récif »
- opération d'immersion (soit dans un cadre privé soit dans le cadre d'un marché public si le porteur de projet est public)
- balisage et signalisation SHOM
- exploitation selon les modalités convenues ou imposées dans le contrat ou le cahier des charges (s'inspirer du code rural et de la pêche maritime)
- exploitation selon les règles de police définies par arrêté du préfet maritime
- suivi et contrôle du navire récif par l'exploitant et contrôles éventuels par les services de l'Etat
- au terme de l'autorisation : retrait et remise en état du domaine public ou non en fonction du bilan écologique au terme d'une étude d'impact

RÉALISATION D'UN PROJET D'IMMERSION D'UN « NAVIRE RÉCIF » EN 13 GRANDES ÉTAPES

Étape 1 : L'opportunité de disposer « navire récif » adapté en fonction de sa composition physique et chimique, de son intérêt sur le plan écologique, historique, touristique, culturel ou patrimonial peut être un élément déclencheur de la première étape.

Étape 2 : **Concertation préalable** en vue de définir un consensus et les grandes lignes du projet avec les élus locaux et les principaux acteurs du secteur maritime qu'ils soient publics ou privés (prud'homie, clubs de plongée, associations locales et/ou environnementales, AMP le cas échéant, ...). L'opportunité de disposer d'un « navire récif » adapté en fonction de sa composition physique et chimique (de préférence en fer), de son intérêt sur le plan écologique, historique, touristique, culturel ou patrimonial peut être un élément déclencheur de la première étape.

Étape 3 : **Identification des zones possibles d'accueillir un tel projet de manière pertinente**, toujours en concertation, vérification de la compatibilité du projet avec la vocation de ces mêmes zones, les politiques publiques et en l'absence de certitude sur cette question, les documents d'urbanisme. Prise en considération des caractéristiques physiques et biologiques des fonds marins et des zones adjacentes, des caractéristiques océanographiques de l'ensemble de la zone, évaluation des incidences potentielles sur les autres usages de la mer, évaluation de la viabilité environnementale économique et opérationnelle. Prise en compte de la sécurité et de l'accessibilité aux plus grands nombres ou non.

Étape 4 : Étude des **financements**, amortissements et éventuellement de la rentabilisation (ex. perception de droit d'utilisation au bénéfice du porteur de projet ou non)

Étape 5 : Identification du maître d'ouvrage ou **porteur de projet potentiel** qu'il soit public (ex. la municipalité, AMP) ou privé (association environnementale, prud'homie, club de plongée, ...). En cas d'exploitation économique impliquant des droits exclusifs : réalisation possible d'une manifestation d'intérêt par le porteur de projet ou d'une procédure de sélection préalable organisée par les services de l'État dans le cadre de l'ordonnance du 17 avril 2017.

Étape 6 : Échange préalable et soumission d'un **avant-projet avec la DDTM puis obtention d'un « certificat de projet »**

Étape 7 : Consultation pour avis du **Préfet maritime, du commandant de zone, de la commission nautique** (dans laquelle participe des représentants des pêcheurs, plaisanciers, plongeurs, ...). Avis du directeur des finances publiques pour la redevance d'occupation du domaine public.

Étape 8 : Management du projet (opérateur public de type, Etat, Municipalité, Établissement public, ...) ou privée (association, entreprise, prud'homie, ...) et réalisation d'un **cahier des charges** incluant notamment :

- un protocole de dépollution
- un protocole d'immersion
- un protocole de suivi et de surveillance du « navire récif » en terme de conformité (stabilité, intégrité structurelle, ...), d'efficacité et d'impacts environnementaux
- constitution d'une garantie financière pour couvrir les frais d'une éventuelle remise en état
- et un protocole de remise en état (impliquant une étude d'impact).

Étape 9 : management des procédures (montage financier, demande d'avis Préfet maritime et commandant de zone, demande d'autorisation auprès de l'État concernant l'occupation du domaine public, autorisation environnementale unique, enquête publique, consultation de la commission nautique compétente, évaluation d'incidence si le site est en zone Natura 2000, demande de permis d'immersion, autorisation d'occupation (en principe une concession d'occupation du domaine public maritime en dehors des ports) , ...

Étape 10 : Avis conforme des autorités de l'Etat en mer et promulgation d'un **arrêté de police du préfet maritime pour encadrer l'activité**, prévenir les conflits d'usage et disposer d'un outil juridique pour sanctionner les comportements inappropriés

Étape 11 : Délivrance des autorisations (concession d'occupation du domaine public maritime en dehors des ports) et mise en œuvre des mesures de publicités pour faire partir les délais de recours contentieux.

Étape 12 : Exploitation du « navire récif » et mesures de contrôle et de surveillance du navire récif

Étape 13 : Au terme de l'autorisation d'occupation du domaine public : **réalisation d'une étude d'impact avant prise de décision de remise en état ou non au terme de l'autorisation**

ANNEXES

Arrêtés préfectoraux du 11 janvier 2007 et du 11 mars 2016 de la Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord « portant réglementation de la pratique de la plongée sous-marine sur l'épave du paquebot « Léopoldville », un navire épave déclaré bien culturel maritime.



PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Cherbourg, le 11 janvier 2007



ARRETE PREFECTORAL N° 04 / 2007

Division "action de l'Etat en mer"

☎ : 02 33 92 59 96

Fax : 02 33 92 59 26

Courriel : sec.aem@premar-manche.gouv.fr

Web : <http://www.premar-manche.gouv.fr>

**PORTANT REGLEMENTATION DE LA PRATIQUE DE LA PLONGEE
SOUS-MARINE SUR L'ÉPAVE DU PAQUEBOT « LEOPOLDVILLE ».**

-
Le contre-amiral Philippe Périssé
Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,

- Vu** le code du patrimoine ;
- Vu** le code du sport ;
- Vu** le code pénal et notamment son article R.610-5 ;
- Vu** la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;
- Vu** le décret du 1^{er} février 1930 portant attributions des préfets maritimes en ce qui concerne les pouvoirs de police ;
- Vu** la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes ;
- Vu** le décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes ;
- Vu** l'arrêté du 5 février 1965 relatif aux épaves maritimes ;
- Vu** le décret n° 91-1226 du 5 décembre 1991 pris pour l'application de la loi n° 89-874 du 1^{er} décembre 1989 codifiée, relative aux biens culturels maritimes et modifiant la loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques ;
- Vu** le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
- Vu** la déclaration de bien culturel maritime DRASSM 01/2001 ;

BP 1 – 50115 CHERBOURG ARMEES

- CONSIDERANT** que la nécessité de préserver l'épave du paquebot « LEOPOLDVILLE » qui a fait l'objet de la qualification de bien culturel maritime par le ministère de la culture, pour raison historique ;
- CONSIDERANT** que le caractère historique de cette épave exige une application stricte des termes de la loi du 1^{er} décembre 1989, et du décret du 5 décembre 1991 concernant la protection des épaves maritimes ;
- CONSIDERANT** que les dangers que présente l'épave en raison de son état, de sa profondeur, et des caractéristiques courantologiques et océanographiques liées à sa position géographique ;

ARRETE

Article 1^{er} :

La plongée sous-marine est soumise à autorisation dans un périmètre circulaire de un-demi mille de rayon, centré sur l'épave au point de coordonnées :

L = 49° 45' 1882 Nord - G = 001° 36' 6188 Ouest.

Les coordonnées sont exprimées dans le système géodésique Europe 50. La position est exprimée en degrés, minutes, et dix millièmes de minutes.

Article 2 :

Les demandes d'autorisation sont à formuler comme suit :

Alinéa 1 :

Toute demande d'autorisation de plongée sous-marine doit être transmise pour instruction à la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, division « action de l'Etat en mer » - BP 1 - 50115 CHERBOURG ARMEES.

Alinéa 2 :

Les clubs, les associations, les fédérations et les administrations pratiquant habituellement la plongée sur le site sont soumis à une demande annuelle d'autorisation précisant la nature, le nombre et l'objet des plongées qu'ils effectuent dans la zone du paquebot « LEOPOLDVILLE » ainsi que l'identification des navires ou embarcations mettant en œuvre les plongeurs (nom, port d'attache, armateur ou propriétaire, identité du capitaine). Ils doivent en outre mentionner les coordonnées de leurs représentants dûment habilités. Cette demande fera l'objet d'une décision préfectorale annuelle d'autorisation.

Dans ce cadre, tout projet de plongée doit faire l'objet d'une demande d'autorisation, adressée à la préfecture maritime de la manche et de la mer du Nord au moins deux mois avant la date prévue de la première plongée programmée.

Alinéa 3 :

Toutes les personnes physiques qui effectuent la plongée, en dehors des structures visées à l'alinéa 2, sont tenues de rechercher et d'obtenir l'autorisation préalable auprès de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, division « action de l'Etat en mer » BP 1 - 50115 CHERBOURG ARMEES.

Dans ce cadre, tout projet de plongée doit faire l'objet d'une demande d'autorisation, adressée à la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord au moins quinze jours avant la date prévue de la plongée.

La demande doit comporter les paramètres, l'objet de la plongée, le nom et les coordonnées de chacun des participants ainsi que les données de l'immatriculation du ou des navires-support (nom, port d'attache, armateur ou propriétaire, identité du capitaine).

Article 3 :

Le jour de la réalisation effective de la plongée, ils doivent transmettre les paramètres de la plongée et le nom des participants au :

- CROSS Jobourg soit par téléphone : + 33 – (0)2.33.52.72.13
soit par télécopie : + 33 – (0)2.33.52.71.72
soit par VHF : Canal 16.
- Centre des Opérations Maritimes soit par téléphone : +33 – (0)2.33.92.60.40
soit par télécopie : + 33 – (0)2.33.92.60.77.

Article 4 :

Dans tous les cas l'autorisation ne concerne que la zone de l'épave. En revanche, il est interdit de pénétrer à l'intérieur de l'épave quel que soit le motif. Il est également interdit de prélever des objets provenant du paquebot « LEOPOLDVILLE », quelle qu'en soit la nature, y compris les vestiges reposant sur le fond dans le périmètre circulaire centré sur l'épave tel que définit à l'article 1^{er} du présent arrêté. Tous les objets, y compris les biens mobiles détachés de l'épave bénéficient du régime de protection des biens culturels maritimes.

Article 5 :

Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et peines prévues par l'article R 610.5 du code pénal, par les articles L.544-5 à L.544-13 du code du patrimoine ou par l'article 3 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes.

Article 6 :

Le présent arrêté abroge l'arrêté préfectoral n° 34/2001 du 31 juillet 2001.

Article 7:

Le directeur départemental des affaires maritimes de la Manche, les officiers et agents habilités en matière de police de la navigation, de police des biens culturels maritimes et de police des épaves maritimes, ainsi que les guetteurs sémaphoriques de la vigie du Homet sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

Signé : Le contre-amiral Philippe Périssé,
Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,



PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD



Cherbourg, le 11 mars 2016

N° 2-7274-2016/PREMAR MANCHE/AEM/NP

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Division « action de l'État en mer »

Bureau « Loisirs nautiques – Circulation maritime »

DÉCISION

OBJET : autorisation de pratiquer la plongée sous-marine sur l'épave du paquebot « *LÉOPOLDVILLE* ».

RÉFÉRENCE : votre courrier en date du 17 février 2016.

-

Le vice-amiral d'escadre Pascal Ausseur
préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,

- Vu** l'arrêté préfectoral n° 04/2007 du 11 janvier 2007 du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, portant réglementation de la pratique de la plongée sous-marine sur l'épave du paquebot « *LÉOPOLDVILLE* » ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 64/2015 du 1^{er} août 2015 du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, portant délégation de signature ;
- Vu** la demande formulée par l'association « Cherbourg Natation Plongée » par courrier en date du 17 février 2016 ;

DÉCIDE

Article 1^{er}.

L'association « Cherbourg Natation Plongée » est autorisée à organiser des plongées sous-marines sur l'épave du paquebot « *LÉOPOLDVILLE* » du 16 mars 2016 au 31 décembre 2016, à partir du navire « *ALCYON* », immatriculé CH D92535G.

Article 2.

L'association « Cherbourg Natation Plongée » devra transmettre avant chaque plongée sur l'épave, le programme détaillé des plongées et le nom des participants :

- au **Centre des Opérations Maritimes (COM) de Cherbourg** :
Fax : 02.33.92.60.77 mël : comar-manche.off-permanence.fct@intradef.gouv.fr ;
- et au **CROSS Jobourg** :
Fax : 02.33.52.71.72 mël : jobourg@mrccfr.eu.

Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord – CC 01 – 50115 Cherbourg-en-Cotentin Cedex
Dossier suivi par l'enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe Marion Inizan
Tél : 02.33.92.45.91 – Fax : 02.33.92.59.26 – sec.aem@premar-manche.gouv.fr

Article 3.

En aucun cas les personnes participant ou encadrant les plongées sur l'épave du « *LÉOPOLDVILLE* » ne peuvent procéder au déplacement ou au prélèvement d'un quelconque élément de l'épave sans en avoir reçu l'autorisation administrative expresse¹.

Article 4.

Afin de permettre une connaissance fine de l'état de conservation de l'épave par les services du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines (DRASSM), tout élément photographique ou vidéo doit leur être transmis. Il est demandé aux détenteurs de tels éléments de prendre contact avec le DRASSM au 04.91.14.09.64 ou 04.91.14.28.00 ou par courriel : le-drassm@culture.gouv.fr.

Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord
par délégation, l'administrateur en chef de 1^{ère} classe
des affaires maritimes Jean-Michel Chevalier
adjoint pour l'action de l'État en mer,
Original signé : Jean-Michel Chevalier

DESTINATAIRE :

- Association « Cherbourg Natation Plongée »

COPIES :

- Vigie du Homet
- Base navale Cherbourg
- CROSS Jobourg
- DRASSM
- GROUPEGENDMAR Manche – mer du Nord
- CIGENDMAR Cherbourg
- DDTM Manche
- DML Manche
- COD Rouen
- OPS (COM)
- AEM (OPLN)
- Archives (AEM n° 4.6.2.0. - chrono)

¹ Article L. 532-7 du code du patrimoine, visé par l'arrêté n°04/2007 du 11 janvier 2007.

SOURCES ET OUVRAGES DE REFERENCE

Textes de loi et jurisprudences : www.legifrance.fr

Cépralmar, Région Languedoc-Roussillon – Guide pratique d'aide à l'élaboration, l'exploitation et la gestion des récifs artificiels en Languedoc-Roussillon : 236 pages.

« les documents d'urbanisme et mer », Laurent Bordereau, Professeur université de la Rochelle, la gazette des communes)

L'écriture des plans locaux d'urbanisme littoraux de Loïc Prieur, Maître de conférences à Sorbonne Université Avocat spécialiste en droit public et en droit de l'urbanisme au barreau de Brest

Convention de Londres de 1972 sur la prévention des pollutions marines par les immersions de déchets et autres matériaux

Convention de Barcelone de 1976, modifiée en 1995, entrée en vigueur en juillet 2004

Convention et Protocole de Londres/PNUE (2009), Directives pour l'implantation de récifs artificiels, Londres (Royaume-Uni), 96 pages réalisé sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), des « mers régionales » et de l'Organisation Maritime Internationale

Guide pratique d'aide à l'élaboration, l'exploitation et la gestion des récifs artificiels en Languedoc-Roussillon : 236 pages - Cépralmar, Région Languedoc-Roussillon -

« Guide cadre eval_impact - Impacts des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandations des services instructeurs. fascicule 1 : mémento réglementaire fruit d'un travail remarquable réalisé par la Direction Régionale Provence-Alpes Côte d'azur (DREAL) de juin 2018

Guide cadre eval_impact – Impact de projets d'activité et d'aménagement en milieu marin méditerranée. Recommandations des services instructeurs. Fascicule 2 : Etape de l'évaluation environnementale et analyse des impacts sur les espaces et habitats marins - juin 2018

Actes du colloque euro-méditerranéen sur la gestion des récifs artificiels du 5,6,7,8 février 2013 – livre 1 résumé des actes.

Les récifs artificiels : autorisation d'immersion, régime d'occupation du domaine public et cadre d'exploitation en droit français. Quimbert Mikael. In: Revue Juridique de l'Environnement, n°2, 2005. pp. 121-129;

Document stratégique pour l'implantation des récifs artificiels – Régions Languedoc Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur – 2012 – 102 pages – Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur, Préfet de la région Languedoc Roussillon - Préfet maritime de la Méditerranée

Arrêté Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord du 11 janvier 2007 et du 11 mars 2016 de l'« portant réglementation de la pratique de la plongée sous-marine sur l'épave du paquebot « Léopoldville ».

Memento à l'usage des maires du littoral méditerranéen memento à l'usage des maires du littoral méditerranéen – édition 2020 – Préfet maritime de la Méditerranée

" Droit du littoral " sur les récifs artificiels, par Laurent Bordereaux et Xavier Braud, collection Gualino, Lextensio éditions (2009).

Bateau d'intérêt Patrimonial (BIP) : <https://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/>

La revue de droit maritime français et notamment les articles l'imminent Professeur Robert REZENTHEL

Magazine « Plongez ! » : <https://www.plongez.fr/>

REMERCIEMENTS

Mes remerciements et salutations vont à :

- Pierre BOISSERY l'Agence de l'Eau Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse, Nicolas BARRAQUE du magazine « Plongez ! », Christian CALIFANO de la société « Hydro Scaph », Fabrice BERNARD du « Conservatoire du littoral » et plus généralement à « ICO Solution » et l'ensemble de ces membres (l'Agence de l'eau, le Conservatoire du Littoral et la CCI d'Aix Marseille Provence) et ses partenaires.

- la SPL LA CIOTAT SHIPYARDS, le gestionnaire du port de commerce de La Ciotat, mon employeur, qui me permet, à titre accessoire à mes activités de responsable des affaires juridiques, de réaliser des missions qui sortent parfois des sentiers battus.

- Monsieur le professeur Robert REZENTHEL, « la » référence du droit public maritime et portuaire » mon « sensei » comme dirait les japonais.

- La revue de droit maritime français (DMF) et notamment Stéphane MIRIBEL ainsi que l'équipe organisatrice du colloque de la Juriscup.

- L'UPACA, l'Union des Ports de Plaisance Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco avec qui nous échangeons régulièrement sur des problématiques connexes ainsi que ses adhérents et notamment les ports de Fréjus, Saint Raphaël et Cavalaire.

- Cyrielle GROUARD pour son soutien logistique

- toutes les personnes sur j'ai pu croiser et qui, à un niveau plus technique et tout à fait hors de ma portée, cherchent des solutions pour protéger la mer et/ou améliorer sa connaissance :

Anaïs GUDEFIN, Sébastien FONBONNE, Sabrina PALMIERI de Ecocean, Philippe LENFANT de l'université de Perpignan, Olivier BOCQUET de Tangram Architectes, Guy HERROUIN et Quentin CALAS du Pôle Mer Méditerranée, Juliette VERSEUX, Delphine MATHOU, Kalina RASKIN, Olivier SCHEFFER, Eduardo BLANCO de Ceebios.



« Donnez un avantage certain à la réalisation de vos projets »

Domaines d'intervention :

- Occupation ou utilisation du domaine public maritime et portuaire
- Spécialiste des procédures de sélection des activités commerciales sur le domaine public, de la valorisation et la dynamisation du domaine public
- Implantation d'entreprise et manifestation d'intérêt spontanée
- Lobbying ou négociation administrations/concurrents
- Recherche d'informations, enquêtes de concurrence
- Protection du domaine public maritime et portuaire
- Police portuaire et activité nautiques
- Formation

Conseil Stratégie et Formation

Tel. 06 63 01 24 17
contact@belda-consultant.com
www.belda-consultant.com