



FÉDÉRATION FRANÇAISE
ÉTUDES & SPORTS SOUS-MARINS

French underwater federation

**LE « NAVIRE RECIF »
OU
ASPECTS JURIDIQUES ET ECONOMIQUES
DE L'IMMERSION DE NAVIRES
POUR EN FAIRE UN RECIF ARTIFICIEL :
CONCILIER ECONOMIE ET ECOLOGIE**

Présentation :



Annecy Déc. 2025



Julien BELDA BELDA Consultant maritime
& portuaire
contact@belda-consultant.com
www.belda-consultant.com



ETUDE EXPLORATOIRE



LE BUT DE FAVORISER

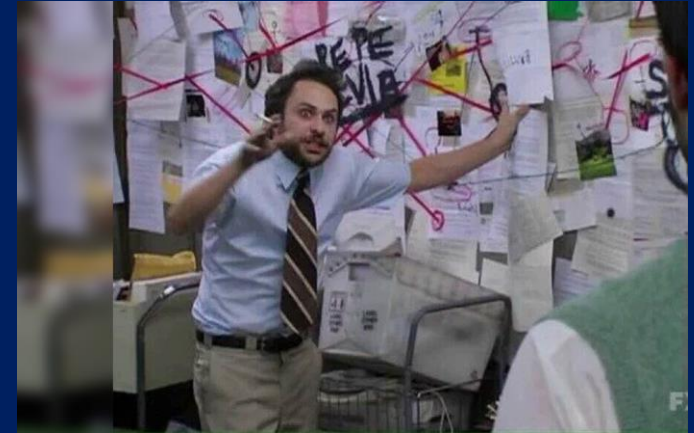
L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET LA RESTAURATION ECOLOGIQUE

PRINCIPAUX POINTS DE BLOCAGE JURIDIQUE
ET SOLUTIONS



Contexte juridique complexe

- Traités internationaux (Montego bay, convention de Londres, de Barcelone, d'Oslo, de Nairobi, ...)
- Code des transports
- Code général des collectivités territoriales
- Code général de la propriété des personnes publiques
- Code de l'environnement
- Code rural et de la pêche
- Code du patrimoine
- Textes et jurisprudences non codifiés



POURQUOI IMMERGER DES NAVIRES ?



> Pas pour s'en débarrasser et/ou faire des économies



> **5 impacts positifs :**

- Environnementaux (2 aspects)



- Économiques



- Culturels, patrimoniaux et pédagogiques



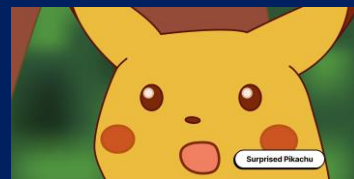
Impact économique : quelques chiffres

En Europe : la plongée = un revenu de 1,4 milliard d'€, pour 3,5 millions de plongeurs, dont 75 % choisissent la Méditerranée comme destination plongée

Le département du Var : 200 emplois à l'année Retombées de 16 millions d'€ de chiffre CA / an

A Chypre : un seul navire, le « Zenobia » = 25 millions d'€ / an

Environnemental



« 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)⁵



Etude, menée par l'Université de Plymouth et la « Blue Marine Foundation », publiée dans la revue « *Marine Ecology* » (Hickman et al., 2023)



Vie marine augmente de **240%** dans les zones où se pratique la pêche au chalut de fond. Dans un périmètre de 50 mètres autour des épaves, elles atteignent **340% de plus** que dans les zones comparatives





2006



2016



2019

Épave « Le Donator » en 3 photos

/

Crédit Photos @Nicolas Barraqué



RÊVER | PRÉPARER | VOYAGER | RESPECTER
PLONGEZ!

Points de blocages juridiques

LA POSITION DE L'ETAT FRANCAIS

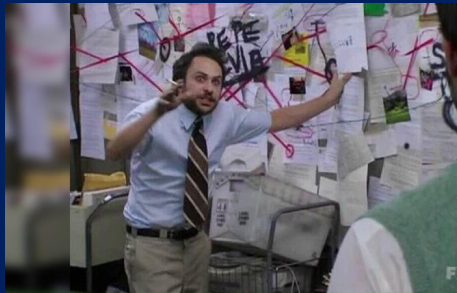


?

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.

Source extrait : « Guide pratique d'aide à l'élaboration, l'exploitation et la gestion des récifs artificiels » p.27
Cépralmar – région Languedoc Roussillon



2 catégories de verrous juridiques

I. de droit international



- la convention de Barcelone

Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée
du 31 décembre 2002



II. de droit national



Statut du navire, immersion, stationnement au fond de la mer et remise en état du domaine public

Le verrou de droit international : la convention de Barcelone



- Article 55 de la constitution
- Convention de Barcelone : « *tout sabordage en mer de navires et aéronefs* » en Méditerranée est « interdit »
- Position/interprétation de l'Etat français



>> Constate que d'autres pays signataires immergent

Exemples de pays signataires
de la « convention de Barcelone »
immergeant
des navires pour en faire des récifs artificiels

Pays signataires : l'Albanie, l'Algérie, Chypre, Croatie, la Bosnie Herzégovine, l'Egypte, 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.

Pour Chypre :



- le « Némésis III », le 20 décembre 2013
- le « Lady Thetis » et « Costandis », le 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



Pour MALTE



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



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)
 - longueur de 58m et de 8,7m de largeur pour 670t coulé au large de Medulin



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.

Pour ISRAEL :



- En 2010, le « **Sun Boat** » (1), 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** » (2) au large de Herzliya



Le LIBAN :



L'ASTUCE ou RAISONNEMENT JURIDIQUE...



- l'« astuce juridique » : traiter ces immersions non pas comme des « navires » ou des « épaves » mais comme des « récifs artificiels »

« 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 »

COMPATIBILITE DE L'ASTUCE AVEC LA CONVENTION DE BARCELONE

Si l'immersion des « navires », « déchets ou autre » est interdite (l'article 4), > les « plates formes » ou « **autre ouvrage** » (article 4, 2d) sont des exceptions à cette interdiction « sous réserve » d'être immergés « à des fins » « **autres que leur simple élimination** »



DE DEUX CHOSES L'UNE CONCERNANT LA CONVENTION DE BARCELONE :

> Soit l'immersion de « navires » est interdite en « toute circonstance » et ce quel que soit leur statut, leurs matériaux et leur état de dépollution.

> Dans ce cas la vingtaine/trentaine d'immersions réalisées par les autres états signataires sont illégales et constituent une concurrence déloyale pour l'économie de la plongée française et l'économie de manière générale

> auraient dû être condamnés par le « Comité de respect des obligations »

> Soit l'immersions de « navires » des autres pays sont légales et compatibles avec la Convention de Barcelone :

> Dans ce cas : les services de l'Etat français, en application du principe d'égalité, ne peuvent plus opposer cette voie de « droit » aux projets d'immersions puisque la France ne saurait avoir moins de droit que les autres pays signataires de la convention.





II. Quid des verrous du droit français ?



Un navire immergé dans le but d'un faire un récif artificiel est il toujours un « navire » ?

- Le navire et son statut
- Le principe de l'immersion et
 - > L'autorisation de stationner sous la mer
- La remise en état

Le navire et son statut juridique

- Meuble caractéristiques de l'immeuble
- Bien meuble : article 531
- Statut nullement immuable/intangible au contraire

Matériaux / Navire / Epave* / Déchet >>> Récif ?



Le navire est son statut juridique

La nécessaire désacralisation du navire

- Article 531 du code civil : *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 soumise à des formes particulières, ainsi qu'il sera expliqué dans le code de la procédure civile.



LES NAVIRE RECIFS NE SONT PAS DES « EPAVES MARITIMES » ni des DECHETS

Différence conception entre le **juriste** et le sens commun

Définition juridique restrictive (code des transports ≠ code du patrimoine)

3 conditions cumulatives (abandon/absence d'équipage, non flottabilité, absence de garde et de surveillance)

Police - protection particulière du navire du propriétaire du navire – Histoire
Propriété privée jusqu'à la déchéance ! Le navire doit être retiré

Différence fondamentale avec les déchets (= abandon ou l'obligation de s'en défaire)

Preuve que le statut du navire n'est pas immuable ?



Le titre d'occupation pour le stationnement du navire récif

Fond de la mer = Domaine public maritime naturel

Toute occupation du domaine public = une autorisation

> « Concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports »

Articles R2124-1 à R2124-12 du Code général de la propriété des personnes publiques

Affectation (utilisation) :

– à l'usage public ou d'un service public ou une « **opération d'intérêt général** »

Qualification de l'intérêt général : Impacts positifs d'une immersion d'un « navire récif »

- > Environnemental (vie marine supplémentaire de 240 à 340% – soulage les sites naturels)
- Économique (des millions d'€€€ de retombées économiques)
- Culturel, patrimonial et pédagogique

Quid de la remise en état du domaine public maritime au terme de l'autorisation ?

> La remise en état n'est pas un principe intangible pour la loi

Extrait de l'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. . . .

Quid de la « remise en état du domaine public maritime » au terme de l'autorisation ?

Les opérations de remise en état = des « travaux » dans le milieu marin

>>> Devront faire l'objet d'une étude d'impact = travaux dans le milieu marin

= **une approche scientifique** permettant d'évaluer la pertinence du maintien ou non du « navire récif » ou la remise en état du domaine public



CONCLUSIONS

Quel est le statut du « navire récif » dépollué déposé au fond de la mer ?

- un navire (!)

- une épave maritime ?

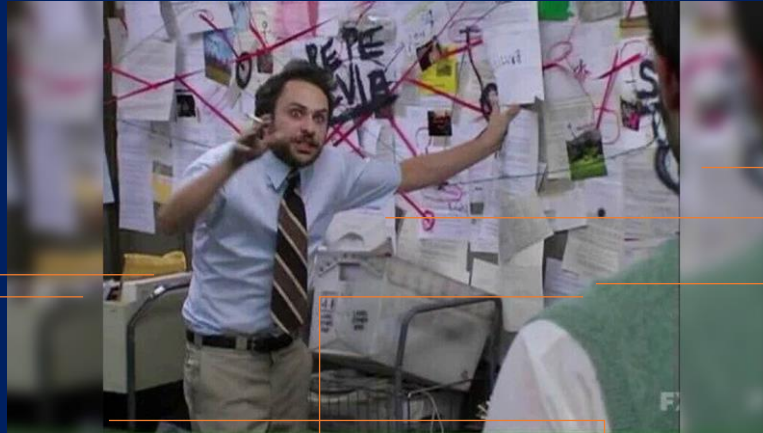
- un meuble ?

- un déchet ?

- Un bien culturel ?

- Un récif artificiel ?

- un navire récif ?



EST-IL LEGALE D'IMMERGER/STATIONNER UN NAVIRE ?



Pas pour s'en débarrasser et/ou faire des économies



« à des fins » « autres que leur simple élimination » = **Intérêt Général**

Le « NAVIRE RECIF » :

- > PAS UN DECHET, PAS D' ELIMINATION NI D'ABANDON
- > PROPRIETAIRE/GESTIONNAIRE AUTORISE / GARDE

Il aura des droits et des obligations (dépollution, assurance, mesures de suivi, de sanctions, retrait ou remise en état si le projet n'est pas concluant)

DÉCISION D'OPPORTUNITÉ ET PRÉCÉDENTS EN FRANCE



- Un « récif artificiel » « ludique » à Adge en 2022
- Immersion de navires : 3 x en Martinique et 1 en Guadeloupe
Le dernier : Augustin Fresnel 2 » 2003 à 29 m de profondeur



Adge



Précédent : Immersion volontaire de l' « Augustin FRESNEL » navire d'Etat français - Martinique en 2003

L'objectif de cette immersion : proposer un site de plongée supplémentaire sur la côte sous le vent afin de "délester" la zone des îlets Pigeon très fréquentée.

Suivi scientifique de la colonisation est assurée par l'Université Antilles Guyane sous la direction de la « **Direction régionale de l'environnement de Guadeloupe** » (DIREN)



Rapport sur la colonisation biologique édité par la DIREN indique que le bateau a servi de refuge à **39 espèces de poissons et 21 espèces d'organismes benthiques : un peuplement de très forte densité ainsi qu'une biomasse importante.**

Un nouvel écueil à l'horizon ? La loi ZAN ?



Loi Zéro Artificialisation Net du 20 juillet 2023

- Pas de jurisprudence
- Des modifications en cours
- Artificialisation ? + 240% à + 340 % de biodiversité



L'Auguetin FRESNEL : Rapport sur la colonisation biologique édité par la DIREN indique que « le bateau a servi de refuge à **39 espèces de poissons et 21 espèces d'organismes benthiques : un peuplement de très forte densité ainsi qu'une biomasse importante.** »

CONCLUSION

Immersion d'un « navire récif » dépollué n'est pas incompatible :

- avec la **convention de Barcelone**



- avec le **droit français** et les outils juridiques existants



NB. Immersion n'est pas un « droit » mais une décision d'opportunité
soumis à des procédures lourdes

>>> Véritable politique ou stratégie officielle d'immersion en France
dans un objectif d' « INTERET GENERAL » / Phase de Test ?

LES DIFFERENCES A RETENIR

Le « NAVIRE EPAVE » / DECHET



- Evènement de mer ou frauduleux
- Une pollution
- Abandon / infract° par le propriétaire
- Stationnement illégal au fond de la mer, sur le DPM

Le « NAVIRE RECIF »



- Concertation
- Préparation, sécurisation, dépollution
- Propriétaire/gestionnaire/Gardien
- Immersion et stationnement autorisés
= Etude d'impact/Enquête publique
> **Intérêt Général**
- Mesures de suivis et de contrôles

Résumé des avantages



- Recyclage et dépollution d'un navire à déconstruire
- Peut éventuellement contenir l'érosion du trait de côte
- Bilan carbone inférieur à la création d'un récif équivalent
- Attraction touristique de qualité et retombées économiques
- Boosteur de planctons et de vie marine – apport en fer
- Détournement des flux de plongeurs, soulage les espaces naturels et réduction des temps de trajets
- Aspects pédagogiques, culturels et patrimoniaux (préserver les navires d'aujourd'hui pour l'histoire de demain)

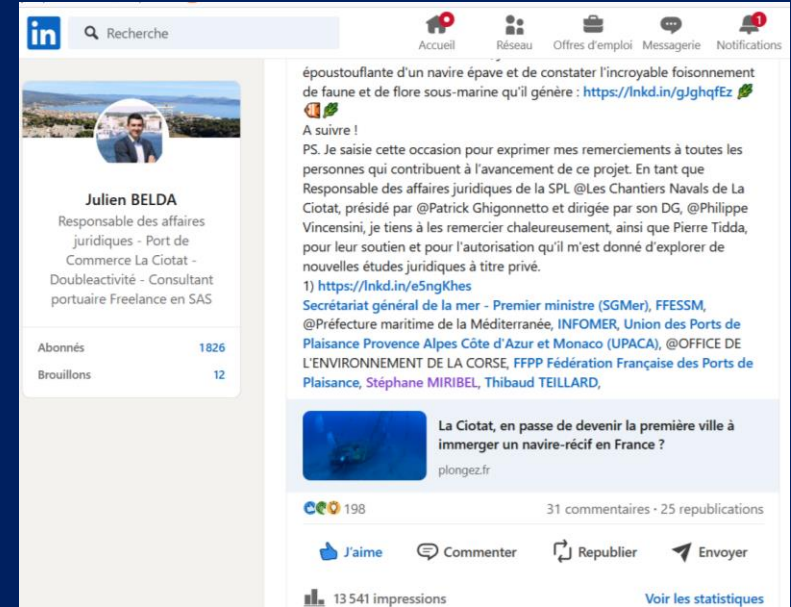


Plus concrètement?

Saisie des services de l'Etat par courriers



M. MANONI (GPES La Ciotat) – JM. MARTINEZ (Elu Environnement Ville de La Ciotat)
G. CARRODANO (1^{er} Prudhomme de pêche) – J. BELDA (Juriste/Consultant)



Information relayée par la presse : Plongez !, Mer et Marine, le Marin, la revue de Droit maritime Français (DMF), Galathea, La Provence, Facebook, le Figaro Nautisme, ...

Déplacement échanges engagés et constructifs avec la Députée Madame SOPHIE PANONACLE, Présidente depuis 2021 du bureau du "Conseil National de la Mer



Assemblée Nationale - Avril 2025



*« Si je suis descendu, je ne regretterai absolument rien.
La termitière future m'épouvante. Et je hais leurs vertus
de robots. Moi, j'étais fait pour être jardinier. »
Derniers mots écrits d'Antoine de Saint Exupery*



Jardinons notre mer, notre littoral et nos écosystèmes !

Je vous remercie pour votre attention !



Questions et échanges avec la salle



FÉDÉRATION FRANÇAISE
ÉTUDES & SPORTS SOUS-MARINS

French underwater federation

**LE « NAVIRE RECIF » ou ASPECTS JURIDIQUES ET ECONOMIQUES
DE L'IMMERSION DE NAVIRES POUR EN FAIRE UN RECIF ARTIFICIEL
CONCILIER ECONOMIE ET ECOLOGIE**



Julien BELDA

BELDA Consultant maritime & portuaire

contact@belda-consultant.com

www.belda-consultant.com