



DOSSIER DE PRESSE

« *Tous responsables de notre rade !* »

Opération de relevage d'épaves
dans la rade de Toulon



Épave de l'Optimus en baie de Balaguier



Avec le **FONDS VERT**,
accélérons la transition écologique
dans notre territoire



SOMMAIRE

1. Les épaves de la rade de Toulon

État des lieux

Chronologie des actions entreprises par l'État

Objectifs de l'opération de 2025

2. La question des épaves échouées : cadre général

Le relevage d'épaves : pourquoi ?

Les principales causes

Le mouillage une position encadrée par la réglementation

Le relevage d'épaves, une procédure régie par le droit

3. Des opérations de relevage à haute technicité

4. L'APER, une filière de déconstruction novatrice

5. Le préfet maritime, représentant de l'État en mer

6. Le préfet du Var, compétent sur le domaine public maritime

7. Les collectivités, actrices majeures et partenaires essentiels de l'État

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Commune de La Seyne sur Mer





1. Les épaves de la rade de Toulon

État des lieux

La petite rade de Toulon fait face à une problématique historique sur la Côte d'Azur, d'accumulation de navires abandonnés. Ces navires deviennent pour une part des épaves et nuisent à la sécurité maritime, à la protection de l'environnement ainsi qu'au patrimoine paysager de ladite rade.

Plusieurs comportements sont à l'origine de cette situation. Le premier est lié au manque de surveillance des embarcations, une négligence régulièrement constatée. Il est, dans ce cadre, rappelé que le mouillage forain désigne une situation de navigation, à contrario d'un amarrage au ponton où la situation de navigation s'interrompt. Il s'agit certes d'une situation de navigation particulière, mais qui doit faire l'objet d'une surveillance. Le second se caractérise par l'abandon de navire par des propriétaires peu consciencieux.

Ce constat a conduit les services de l'État, et plus particulièrement la Direction départementale des territoires et de la mer du Var (DDTM 83) à porter une opération structurante de nettoyage de la petite rade sous l'autorité conjointe du préfet maritime de la Méditerranée et du préfet du Var. Cette opération menée en concertation avec les collectivités territoriales concernées (Métropole Toulon Provence Méditerranée, communes de La Seyne sur Mer et Saint-Mandrier) comporte plusieurs projets :

- l'enlèvement d'épaves, navires abandonnés, corps morts et débris ;
- le démantèlement d'une ferme aquacole tombée en désuétude ;
- l'enlèvement et le démantèlement de la barge professionnelle *Portree II*.

Au titre de ces actions portées dans le cadre de la stratégie nationale biodiversité 2030 (axe 3 du fonds vert), la DDTM 83 a obtenu un financement Fonds Vert en fin d'année 2024.

Ces projets ont fait l'objet de trois marchés à procédure adaptée, notifiés en décembre 2024 qui seront tous trois exécutés au cours du premier semestre 2025.

Chronologie des actions entreprises par l'État

Les services de l'État, pleinement mobilisés afin de lutter efficacement contre ce phénomène ont ainsi engagé différentes actions depuis le mois d'avril 2024. Elles s'échelonnent jusqu'à la fin du premier semestre 2025 :

- la première, action d'urgence et de sûreté, spécifique au passage de la flamme olympique, s'est déroulée du 15 au 19 avril 2024 et a permis d'évacuer dix épaves avant le passage de la flamme afin de garantir le bon déroulement des festivités ;
- la seconde a eu lieu du 10 au 14 juin en marge de l'opération « Rade Propre 2024 » et poursuivait l'objectif d'enlever les corps morts illégaux de l'anse Balaguier.

L'opération a permis d'évacuer :

- 110 pneus ;
- 55 pneus « béton » ;
- 35 corps morts « béton » ;
- 16 ancres ;
- 10 caisses plastiques ;
- 1 mât.





- la troisième a débuté ce lundi 24 février et se poursuivra jusqu'à la fin du mois d'avril. Elle permettra d'évacuer :
 - 43 épaves ;
 - près de 200 corps morts illégaux ;
 - et de nombreux débris recensés dans les eaux civiles de la petite rade de Toulon.

En parallèle, la mise en œuvre de contrôles réguliers des mouillages par la gendarmerie maritime et l'unité littorale des affaires maritimes vise à sensibiliser les plaisanciers pour limiter les impacts de leur activité et à les responsabiliser dans leurs pratiques.

Des mises en demeure ont été apposées sur les bateaux et adressées par LRAR aux propriétaires identifiés. 12 procès-verbaux ont été dressés au mois de mai 2024 à l'encontre des propriétaires réfractaires. Les procédures ont ensuite été transmises au parquet de Marseille. La Direction départementale des territoires et de la mer du Var veillera au suivi de ces procédures.

Objectifs de l'opération de 2025

L'opération « Tous responsables de notre rade » poursuit plusieurs objectifs :

- rappeler la réglementation en vigueur et responsabiliser les propriétaires de navire ;
- protéger l'environnement en évitant l'échouement à la côte de navires laissés sans surveillance ;
- pour les navires immergés, éviter le risque de pollution maritime causée par ces épaves (délitement de la coque et autres matériaux de construction, reliquats d'hydrocarbures ou fluides polluants à bord, etc.) ;
- sécuriser la navigation sur les plans d'eau de la rade (épaves souvent échouées à proximité de ports, de chenaux de navigation, de zones de mouillage, etc.) ;
- mettre fin à l'occupation illégale du domaine public maritime ;
- impliquer l'ensemble des acteurs maritimes dans la démarche.

Des opérations de contrôle seront par la suite organisées de manière régulière afin de préserver le bon état de la rade de Toulon.

L'organisation des mouillages et l'accueil de la plaisance fera également l'objet d'une réflexion globale.



2. La question des épaves échouées : cadre général

Le relevage d'épaves : pourquoi ?

Depuis plusieurs années, la question du relevage d'épaves échouées sur le littoral de Méditerranée est une préoccupation constante des services de l'État.

En 2024, dans le périmètre relevant de ses prérogatives, la préfecture maritime de la Méditerranée a recensé 110 épaves retirées sur le littoral de Méditerranée pour prévenir toute atteinte à l'environnement et danger potentiel pour les usagers de la mer. Parmi ces épaves, certaines ont impliqué la mise en œuvre de moyens étatiques conséquents comme le yacht *M* en octobre dernier à Saint Tropez, le voilier *Betty Belle* en décembre dernier à Marseille ou le navire *Poyema* en janvier 2024 à Ajaccio.

En mer, le préfet maritime est compétent. Il s'appuie sur les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) pour la gestion courante de cette problématique, auxquelles il a donné délégation de pouvoir.

Les principales causes

Une attention particulière est portée par le préfet maritime de la Méditerranée et tous les services concernés par ce sujet sur différents points du littoral en Méditerranée.

Pour se prémunir de ces désagréments, il est préconisé de souscrire une assurance couvrant notamment l'échouement accidentel en cas de rupture de mouillage ou d'aléas météo. Par ailleurs, le mouillage d'un bateau, qui par définition est un arrêt momentané de la navigation, suppose une surveillance et des capacités de navigation en cas d'urgence. Pour des arrêts plus longs, par exemple lors des périodes d'hivernage, la norme doit être l'abri au port ou le gardiennage dans des structures prévues à cet effet.

Les épaves identifiées sur le littoral peuvent être regroupées en deux grandes « familles » :

- bateaux laissés à l'abandon par un propriétaire en raison de son état général, de l'impossibilité de trouver ou de financer un anneau ou un mouillage, ou de l'absence de propriétaire dûment identifié (décès, succession, vol, etc.) ;
- bateaux pris dans le mauvais temps ou victimes d'une avarie, finissant à la côte ou sur un haut fond.

Le mouillage, une position encadrée par la réglementation

Dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée, la durée du mouillage forain est réglementairement limitée à 72 heures par un arrêté du préfet maritime.¹

Pour prévenir tout risque d'échouage de son bateau, il convient de respecter quelques précautions et tenir compte des limites de la notion de « mouillage » :

- une attention particulière doit être portée en permanence au mouillage de son bateau notamment à l'annonce d'un épisode venteux (concerne également l'amarrage dans un port) ;
- un mouillage forain est par définition une situation temporaire et ne doit pas se substituer à la norme qui est soit un amarrage dans un port, soit la mise à l'abri dans un

¹ [Arrêté préfectoral n°258/2024 réglementant la durée du mouillage des navires dans les eaux intérieures et la mer territoriale française de Méditerranée](#)





chantier naval (notamment pour la période hivernale). De plus, lorsque qu'un bateau est au mouillage forain, une présence permanente à bord est obligatoire pour faire face à tout imprévu (obligation de veille) ;

- en cas de sinistre, le propriétaire, et son assurance, ont la responsabilité de faire cesser le risque de pollution et l'éventuel danger pour la navigation des autres usagers de la mer : en cas d'inaction, quelles qu'en soient les raisons, ces opérations pourront être conduites par les services de l'État qui se retournera ensuite vers le propriétaire (par l'intermédiaire du Trésor public) pour procéder au recouvrement des sommes engagées.

Enfin, Il convient de vérifier les conditions relatives au mouillage et particularités de la zone dans laquelle on se trouve. Ainsi, à titre d'exemple, le mouillage dit « sauvage » est une pratique interdite dans l'enceinte du port militaire de la rade de Toulon (83). De même, certaines zones sont interdites au mouillage pour protéger les herbiers de posidonie.

Le relevage d'épaves, une procédure régie par le droit

La différence entre une épave et un navire abandonné est liée à la flottabilité du navire :

- « 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, ... » (article L5142-1 du code des transports) ;
- « L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre. » (article L5142-2 du code des transports).

Lorsque l'épave présente, en totalité ou en partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port, le propriétaire a l'obligation de procéder à la récupération, à l'enlèvement, à la destruction ou à toute autre opération en vue de supprimer le caractère dangereux de cette épave.

En cas de défaillance du propriétaire, celui-ci est mis en demeure de mettre fin au danger ou à l'entrave par l'une des autorités suivantes et dans un délai fixé par cette autorité (le délai tient compte de la situation de l'épave ou de la difficulté des opérations à entreprendre) :

- le préfet maritime si l'épave se situe au-delà de la limite des eaux sur le rivage ;
- le préfet de département si l'épave se situe sur le littoral maritime et le rivage ;
- l'autorité portuaire (le président de la métropole TPM ou le maire de la commune) si l'épave se situe dans un port civil ;
- le commandant d'arrondissement maritime (c'est-à-dire le préfet maritime dans ses fonctions militaires) si l'épave se situe dans un port militaire.

S'agissant d'une épave, si son propriétaire ne s'exécute pas, s'il est inconnu ou ne peut être avisé en temps utile, l'autorité compétente peut alors faire procéder aux opérations nécessaires à ses frais et risques, pour pallier son inaction après l'avoir mis en demeure d'agir. En cas d'urgence, les mesures d'intervention peuvent être exécutées d'office et sans délai.

S'agissant d'un navire abandonné, lorsque le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger ou à l'entrave prolongée, refusent ou s'abstiennent de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de





l'armateur ou de l'exploitant. En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées d'office et sans délai.

3. Des opérations de relevage à haute technicité

En fonction de la situation dans laquelle se trouve l'épave considérée, plusieurs techniques sont susceptibles d'être mises en œuvre par les différents moyens d'intervention.

Avant toute opération, une mission de repérage et d'expertise est effectuée par les services étatiques ou privés concernés (plongeurs-démouilleurs de la Marine nationale, service des moyens portuaires de la base navale de Toulon, entreprise de travaux sous-marins, etc.) afin de vérifier notamment l'état des coques et la nature des fonds marins. Il s'agit de définir le mode opératoire devant permettre d'éviter d'une part d'aggraver l'état du bateau, et d'autre part de risquer une atteinte conséquente à l'environnement, notamment par le déversement à la mer du carburant potentiellement encore présent à bord.

Pour les opérations de relevage, les principales phases sont :

- inspection de la coque, obstruction des trous et brèches par lesquels l'eau peut s'engouffrer ;
- mise en place de moyens de pompage permettant d'assécher le bateau pour pouvoir le manipuler ;
- mise en place de parachutes de relevage (« vaches ») permettant de remettre à flot l'épave et la hisser sur un bateau ou un quai selon la situation.

4. L'APER, une filière de déconstruction novatrice

En ce qui concerne les bateaux en fin de vie, une filière de déconstruction a été mise en place sous la tutelle du Ministère de la Transition écologique. Financée par une contribution prélevée par les différents acteurs de la filière du yachting et de la plaisance, l'Association pour la plaisance éco-responsable (APER) prend à sa charge les frais de déconstruction dans des chantiers partenaires, le transfert vers ces sites restant à la charge des propriétaires.

Les produits pris en charge par l'APER sont des bateaux de plaisance ou de sport :

- entre 2,5 m et 24 m, incluant les jet skis (véhicules nautiques à moteur – VNM) ;
- conçus pour la navigation maritime et en eaux intérieures ;
- soumis à l'obligation d'immatriculation.

Plus de renseignements sur : www.recyclermonbateau.fr



5. Le préfet maritime, représentant de l'État en mer

En métropole, le représentant de l'État en mer est le préfet maritime. Il agit à ce titre au nom du premier ministre pour la coordination de l'action des administrations œuvrant en mer. Son autorité s'exerce à partir de la limite des eaux sur le rivage, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer.

Le préfet maritime veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales. Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, **la protection de l'environnement** et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

Ses missions peuvent être regroupées en trois thématiques principales : « préfet de police en mer », « préfet de l'urgence en mer » et « gouverneur de l'espace marin ». Par son caractère généralement imprévisible et potentiellement destructeur pour l'environnement, le domaine de la lutte contre les pollutions en mer relève du champ de « l'urgence en mer ».



Les trois principaux champs de responsabilité du préfet maritime

En matière de mouillages et de gestion des épaves, l'action de la préfecture maritime s'inscrit dans le cadre de la sauvegarde des personnes et des biens et de la préservation de l'environnement marin. Ce second point est un objectif primordial de la réglementation des mouillages. D'une part il s'agit de protéger les espèces endémiques de Méditerranée fondamentale à l'écosystème local telles que la posidonie au titre du code de l'environnement. D'autre part, il convient de protéger l'espace maritime et littoral des pollutions aux hydrocarbures et plastiques pouvant être générées par les navires « épaves » qui sombrent et s'échouent lors des forts coups de vent. Les mouillages « forains » de longue durée et non surveillés ont des conséquences néfastes sur le littoral méditerranéen :

- pour la sécurité maritime, car cela entraîne une congestion de l'espace maritime et accentue les risques de collision, notamment en période estivale. Ces risques sont également accentués par certaines « semi-épaves » qui gisent au mouillage entre deux eaux.
- pour l'environnement marin, car le ripage dans la durée des ancres sur le fond dégrade les espèces végétales marines dont certaines sont protégées. De plus, lors des épisodes de mauvais temps, les mouillages peuvent rompre et les navires venir s'échouer sur le littoral.

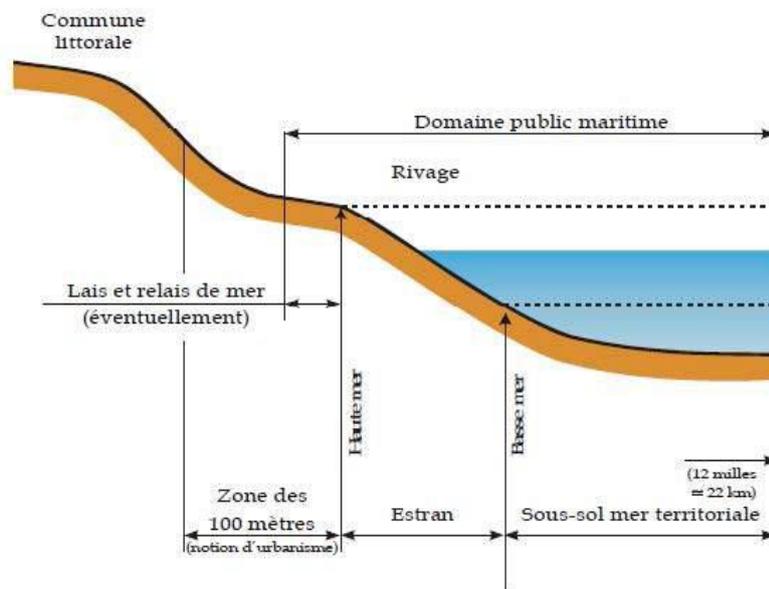
6. Le préfet du Var, compétent sur le domaine public maritime

Le domaine public maritime (DPM) naturel, propriété de l'État, est défini par le code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) à l'article L. 2111-4.

Celui-ci est inaliénable (les biens du DPM naturel ne peuvent être cédés) et imprescriptible (les usages antérieurs ne confèrent aucun droit aux occupants) (article L. 3111-1 du CGPPP). Il répond à un principe fondamental et ancien qui est celui de son libre usage par le public pour la pêche, la promenade, les activités balnéaires et nautiques (article L. 2124-4 du CGPPP). Ceci fonde les principes de gestion du littoral, à savoir favoriser les activités liées à la mer et qui ne peuvent se développer ailleurs. Un principe fondamental est l'accès du public à la mer (article L.321-9 du code de l'environnement).

Il comprend :

- 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 ;
- le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;
- des lais (parcelles dont la mer s'est définitivement retirée) et relais (dépôts alluvionnaires) de la mer.



La conservation et la mise en valeur du DPM naturel impliquent de concilier ses différentes vocations et les multiples usages qui s'y exercent (activités balnéaires, pêche, énergies renouvelables, conchyliculture, plaisance, ouvrage de protection, etc.) afin de prévenir et de réparer les atteintes faites à son intégrité. C'est le préfet de département qui a la charge de la gestion du DPM naturel et de la police domaniale, il exerce cette mission par le biais de la direction départementale des territoires et de la mer.

Le code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) prévoit :

- une interdiction générale de porter atteinte à l'état naturel du rivage (article L.2124-2 du CGPPP) ;
- une interdiction d'occuper le domaine public sans titre (article L.2122-1 du CGPPP).

7. Les collectivités, partenaires de l'État

Métropole Toulon Provence Méditerranée

La rade de Toulon, particulièrement exposée

La Rade de Toulon, reconnue pour sa beauté est confrontée à la problématique des épaves de navires échoués.

Les conditions météorologiques, en particulier les vents d'est, peuvent provoquer le détachement de bateaux mal amarrés ou abandonnés, les poussant à s'échouer sur les rivages de la rade. Ces embarcations, laissées sans surveillance, deviennent alors des épaves qui polluent le littoral et représentent un danger pour la navigation. Elles écornent aussi l'esthétique des communes riveraines de Toulon, La Seyne-sur-Mer et Saint-Mandrier.

TPM lutte contre ces épaves aux côtés de l'État et des communes

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, à travers sa compétence de la gestion portuaire, a depuis plusieurs années entamé un processus de recensement des navires abandonnés et épaves dans les eaux sous sa compétence, les ports, mais aussi en dehors des ports dans les eaux placées sous la gestion de l'État. Ce recensement est partagé entre les acteurs publics maritimes et détaille la propriété du navire, son état administratif et l'avancement de la procédure d'enlèvement de l'épave.

Le propriétaire, lorsqu'il est identifié, se doit d'enlever ou de faire enlever par son assureur l'épave. L'État et la Métropole (dans les ports) ou les communes, se doivent d'intervenir en substitution des propriétaires peu scrupuleux, après des démarches administratives réglementaires, afin de répondre à un double enjeu économique et environnemental :

Environnemental

- Les navires abandonnés libèrent des substances toxiques, polluants et des déchets qui nuisent à la faune et à la flore marines. Leur enlèvement contribue à la préservation des écosystèmes marins fragiles.
- La décomposition des matériaux des épaves peut dégrader la qualité de l'eau, affectant les organismes marins et la santé des écosystèmes locaux. Retirer ces épaves aide à maintenir une eau propre et saine.

Économique

- La présence de navires abandonnés peut dissuader les touristes et affecter l'image de la rade. Restaurer la beauté naturelle de la région peut ainsi attirer davantage de visiteurs et dynamiser l'économie locale.
- La libération des espaces occupés par ces navires dans les ports permet de réattribuer une place

Engagée dans cette double démarche la **Métropole TPM a pu ainsi traiter au cours des 2 dernières années plus de quarante épaves de navires**, allant des pointus historiques, aux voiliers jusqu'au 16 mètres de longueurs, en passant par des vedettes motorisées et des navires de pêche ; **pour un investissement de plus de 160 000 €.**

En 2024, la municipalité de La Seyne-sur-Mer a également procédé à l'enlèvement de plusieurs voiliers échoués sur les rochers de la corniche Georges Pompidou.

Des outils ciblés par le partenariat

La Métropole TPM accueille avec enthousiasme ce partenariat avec l'État et plus particulièrement la Direction des Territoires et de la Mer du Var. Par ce partenariat approuvé en Conseil Métropolitain le 14 octobre 2024, la **Métropole Toulon Provence Méditerranée met gratuitement à disposition le Quai d'armement au profit de la Préfecture du Var.**





L'ECO Organisme APER : par ailleurs et depuis 2019, la direction des Ports de la Métropole bénéficie de l'aide de **l'Association pour une Plaisance Éco-Responsable qui prend en charge techniquement et financièrement la déconstruction des navires de plaisance de 2 à 24 mètres** en accompagnant les demandeurs tout au long du processus de traitement.

Cette aide permet au propriétaire du navire ou à la Métropole de n'avoir plus à charge que le renflouement, si nécessaire, et le transport des navires vers un centre de traitement agréé.

L'ECO Organisme APER est financé au travers d'une écocontribution obligatoire collectée sur chaque vente de bateaux neufs en France, et d'une quote-part prélevée sur la taxe annuelle des engins maritimes à usage personnel reversée par l'État.

En conclusion, la présence d'épaves dans la rade de Toulon, amplifiée par les conditions météorologiques telles que les vents d'est, est une problématique reconnue. Les communes concernées, la Métropole TPM et l'État collaborent activement pour identifier, retirer et prévenir ces épaves, contribuant ainsi à la préservation de l'environnement et à la sécurité maritime.

Commune de La Seyne sur Mer

« Avec ses 27 kilomètres de côte qui font sa fierté et sa renommée, la Ville de La Seyne-sur-Mer est très attachée à la préservation du littoral.

De par l'orientation de sa baie de Tamaris, notre ville est très impactée, depuis des années, par les échouements d'épaves qui venaient dégrader son image.

Depuis 2020, la Ville a multiplié les opérations d'enlèvement des épaves dans la bande des 300 mètres au titre du pouvoir de police du Maire en s'appuyant sur les procédures administratives menées par la DDTM et quelques fois avec l'aide technique de la Marine Nationale. C'était un budget conséquent entre 10 000 et 30 000 euros que la ville consacrait chaque année à ces opérations.

Depuis 2024, c'est une véritable synergie qui a vu le jour entre la Commune, les services de l'Etat et la Préfecture Maritime afin d'agir en prévention de ces échouements. Cette politique de fermeté vise à lutter contre les mouillages sauvages ne respectant pas la réglementation, en lançant plus régulièrement contrôles et procédures et en menant des opérations d'envergure de nettoyage de la baie.

Je me réjouis de l'engagement à nos côtés de la Préfecture maritime de la Méditerranée et de la Préfecture du Var pour la préservation de notre patrimoine paysager exceptionnel et la protection de nos fonds marins. »

Nathalie BICAIS

Maire de La Seyne-sur-Mer
Vice-Président de la Métropole TPM
Conseiller départemental du Var





GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Fonds Vert



**Accélérer la transition
écologique dans
les territoires**

Pour en
savoir plus
sur le
Fonds vert



**Avec le FONDS VERT,
accélérons la transition écologique
dans notre territoire**

