



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE



**Créer, gérer et organiser
les zones de mouillage
et d'équipements légers
(ZMEL)**



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ministère de la Transition écologique et solidaire

**244, boulevard Saint-Germain
75007 Paris
France**

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Introduction | 4 |
| Fiche n° 1 — Définition | 6 |
| Les ZMEL, qu'est-ce que c'est ? | 6 |
| À quoi ça sert ? | 7 |
| Comment ça marche ? | 8 |
| Fiche n° 2 — Conception | 12 |
| Comment choisir le site d'implantation ? | 12 |
| Comment dimensionner mon projet ? | 15 |
| Comment concevoir mon projet ? | 15 |
| Comment financer mon projet ? | 20 |
| Fiche n° 3 — Autorisation | 22 |
| Comment obtenir une autorisation domaniale ? | 22 |
| Faut-il une autorisation environnementale ? | 25 |
| Faut-il une autorisation d'urbanisme ? | 25 |
| Fiche n° 4 — Exploitation | 26 |
| Comment garantir la bonne mise en œuvre du projet ? | 26 |
| Les paramètres concernés par le suivi environnemental | 27 |
| Quels sont les droits et devoirs des acteurs concernés ? | 28 |
| Que se passe-t-il à la fin de la phase d'exploitation ? | 30 |
| Annexes | 32 |
| Annexe 1 — Consistance du domaine public maritime naturel | 33 |
| Annexe 2 — Acteurs concernés par la création, la gestion et le suivi de la ZMEL | 34 |
| Annexe 3 — Cahier des charges pour la création d'une ZMEL | 36 |
| Annexe 4 — Glossaire | 40 |

Introduction

La France, première destination touristique mondiale, doit beaucoup à l'attractivité de son littoral, de ses paysages et de son patrimoine maritime. La possibilité pour tous d'accéder à la mer et de pratiquer les loisirs nautiques et balnéaires repose sur des équilibres écosys-

témiques et économiques fragiles sur lesquels il convient de veiller.

La « migration » vers une gestion collective des mouillages de navires et bateaux mérite aujourd'hui d'être poursuivie et amplifiée, notamment en réaffirmant **quelques principes fondamentaux** :

• 1 •

La mer est un bien commun et le domaine public maritime naturel est inaliénable.

• 2 •

Le développement de la plaisance se concilie nécessairement avec les autres usages du domaine public maritime naturel.

• 3 •

La liberté du plaisancier s'accompagne d'un comportement responsable vis-à-vis de l'environnement et des autres usages.

• 4 •

Le mouillage, qu'il soit individuel ou collectif, est une pratique temporaire et saisonnière qui a vocation à intégrer pleinement les enjeux liés à la qualité environnementale et paysagère des sites.

• 5 •

Le mouillage ne peut pas répondre à l'insuffisance structurelle de places dans les ports, mais son organisation collective permet notamment de mieux rationaliser l'occupation de l'espace maritime.



Les zones de mouillage organisées et aménagées avec des équipements légers ont vocation à participer au développement durable des zones côtières, en conciliant à la fois les intérêts de la navigation, la sécurité des plans d'eau et la

protection de l'environnement. Ce document présente l'essentiel sur l'aménagement, l'organisation et la gestion des zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL), de leur émergence à la fin de leur exploitation.



1

Définition

LES ZMEL, QU'EST-CE QUE C'EST ?

L'établissement d'une zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) consiste à délimiter et aménager, sur le domaine public maritime (DPM) naturel, une aire d'accueil et de stationnement temporaires pour les navires et bateaux, avec des installations mobiles et relevables qui garantissent la réversibilité de l'affectation du site occupé.

Cette opération vise à encadrer la pratique du mouillage, sur points de fixation ou sur ancres, dans des secteurs fréquentés par les plaisanciers et suffisamment abrités. Les ZMEL se distinguent des installations portuaires par le caractère « léger » des équipements qu'elles accueillent, mais également par les procédures applicables à leur création et leur gestion (voir Fiche n° 3).

Quelques repères

Le mouillage des navires et bateaux

La notion de « mouillage » renvoie aussi bien au fait pour un navire / bateau de stationner qu'au matériel utilisé pour assurer sa stabilité sur le domaine public maritime naturel (ancrage ou amarrage). Les notions de « navire » et « bateau » sont notamment définies par le Code des transports.

L'occupation privative du domaine public maritime naturel

En règle générale, le mouillage constitue une occupation privative du DPM naturel. Il suppose une autorisation dès lors que cette occupation dépasse le droit d'usage appartenant à tous. Hors port, cette autorisation est, le cas échéant, accordée par le biais soit d'une autorisation d'occupation temporaire individuelle pour des mouillages isolés, soit d'une convention dite ZMEL pour des mouillages groupés. Ces titres domaniaux, quelle que soit leur forme juridique, sont toujours précaires et révocables à tout moment.

Le mouillage forain n'entre pas dans ce champ dans la mesure où il implique un mouillage sur ancre, de très courte durée (quelques heures) et une garde pour que l'embarcation ne soit pas considérée comme « abandonnée » au sens de l'article L. 5141-2 du Code des transports.

Le caractère léger des équipements

Le caractère léger des équipements s'apprécie au regard de leurs caractéristiques physiques qui doivent permettre un retour à l'état naturel du site sur lequel ils sont implantés sans avoir recours à des techniques lourdes. Ainsi, les ZMEL doivent être aménagées avec des ouvrages mobiles et relevables qui ont une emprise limitée sur le domaine public maritime naturel et qui n'entraînent pas de désordre trop important pour les écosystèmes ou pour l'intégrité du sol et du sous-sol de la mer. Cela implique que les ZMEL ne peuvent accueillir, en principe, que des embarcations suffisamment légères pour ne pas avoir besoin de recourir à des équipements lourds afin de garantir la sécurité du plan d'eau.



À QUOI ÇA SERT ?

Ce dispositif – qui s'adresse en priorité aux communes et à leurs groupements compétents – participe au développement durable et intégré des territoires littoraux.

Rappelons à cet égard que les projets de ZMEL doivent être compatibles avec les objectifs environnementaux spécifiques à leur zone d'implantation. Ils permettent à ces collectivités d'administrer un espace maritime, en lien avec les services de l'État, afin de :

- structurer l'accueil des plaisanciers et leur offrir des services adaptés au

contexte et aux caractéristiques du bassin de navigation ;

- mieux intégrer les enjeux environnementaux, en résorbant par exemple le nombre de mouillages dits « sauvages » qui occupent illégalement le DPM naturel ;
- favoriser l'attractivité maritime de certains territoires à condition d'adopter une politique tarifaire et une stratégie de gestion appropriées.

Des points de vigilance

La compatibilité avec les objectifs environnementaux

Les documents stratégiques de façade maritime, opposables à tous les projets en mer et sur le littoral en France hexagonale, intègrent les objectifs environnementaux des plans d'action pour le milieu marin en vue d'atteindre le bon état écologique des masses d'eau. Or, depuis la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016, les décisions d'occupation ou d'utilisation du domaine public maritime naturel doivent être compatibles avec ces objectifs environnementaux.

Une attention particulière devra être portée à la compatibilité du projet de ZMEL avec les objectifs environnementaux correspondant à sa zone d'implantation. Une note technique est en cours d'élaboration pour accompagner les services instructeurs dans cette tâche. Cette appréciation permettra ainsi de s'assurer, suffisamment en amont, que le projet ne contrariera pas l'atteinte de ces objectifs environnementaux, indicateurs et cibles afférentes, soit du fait de sa localisation dans une zone peu propice, soit par ses caractéristiques et équipements peu adaptés à la sensibilité du milieu, ou du fait des capacités du titulaire et du gestionnaire à garantir la bonne conservation du domaine public maritime naturel et la qualité environnementale du site occupé.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Depuis le décret du 4 juin 2020, l'autorisation ZMEL prend la forme d'une convention entre l'État et le pétitionnaire.

Le pétitionnaire, personne de droit public ou privé, dépose une demande de convention auprès du préfet de département. Le service de l'État chargé de la gestion du domaine public maritime instruit la demande. Les clauses de la convention sont négociées en co-construction entre les services de l'État et le demandeur. Le format conventionnel, garant d'une plus grande souplesse, permet un dialogue entre le pétitionnaire et l'État. En cas d'accord, une convention est conclue avec le pétitionnaire pour le compte à la fois du préfet de département et du préfet maritime.

Le pétitionnaire devient alors le bénéficiaire de cette convention. Il peut, selon son statut, déléguer tout ou partie de la gestion de la ZMEL à une autre personne, publique ou privée, dénommée gestionnaire. Le bénéficiaire de la convention demeure néanmoins seul responsable des installations réalisées, de l'attribution des postes de mouillage ainsi que du bon fonctionnement d'ensemble de la ZMEL.

En contrepartie, il verse obligatoirement à l'État une redevance domaniale annuelle et peut être habilité, par le préfet, à percevoir directement des usagers de la ZMEL une redevance pour service rendu. Les rapports entre le bénéficiaire de la convention, le gestion-

naire et les usagers sont encadrés par des contrats et éventuellement un règlement d'exploitation précisant le montant de la redevance due par les usagers selon l'emplacement occupé.

Des points de vigilance

Le droit de priorité des communes

En raison de l'utilité publique attachée à la gestion des ZMEL, la loi accorde un droit de priorité aux communes et aux groupements de communes pour remplir cette mission. Si les communes ou les groupements de communes ne souhaitent pas exercer ce droit de priorité, la gestion d'une ZMEL peut être assurée par une autre personne de droit privé ou public. Cependant, si le projet implique une exploitation économique du domaine public (services fournis contre rémunération), cette personne ne pourra conclure une convention ZMEL qu'après une procédure de publicité et de sélection réalisée par l'État. Cette procédure doit impérativement présenter toutes les garanties d'impartialité et de transparence (voir la notion d'exploitation économique – Fiche n° 2).

La délégation à un gestionnaire

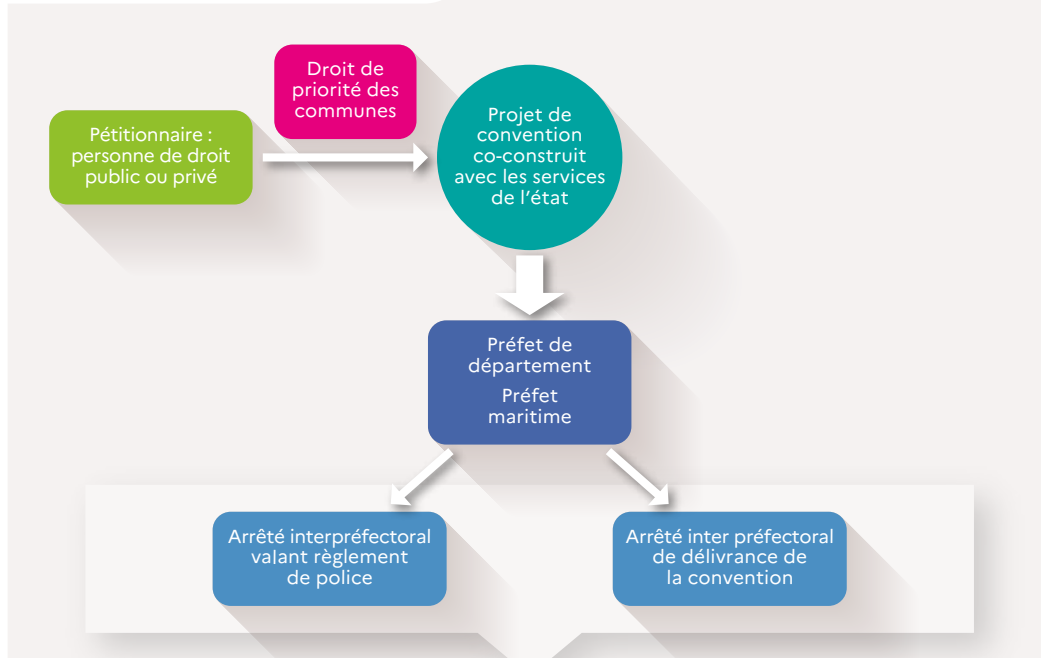
L'exploitation d'une ZMEL est présumée être un service public lorsqu'elle est exploitée par une personne publique, ou par une personne privée sous le contrôle d'une personne publique. Elle peut être qualifiée de service public industriel et commercial dans la mesure où cette activité peut relever d'une exploitation économique, du fait de la perception de redevance des usagers pour services rendus. Ainsi, le bénéficiaire d'une convention ZMEL peut en déléguer la gestion à une autre personne en recourant :

- soit à un contrat de concession valant délégation de service public s'il relève de l'article 9 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- soit à un contrat de droit privé régi par les dispositions du Code civil et après mise en concurrence dans le cas contraire.

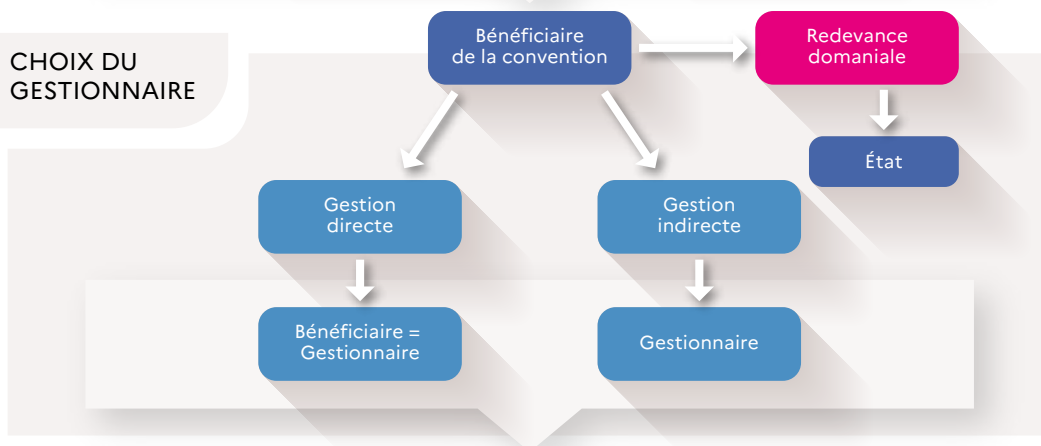
ZOOM SUR...

Le fonctionnement d'ensemble d'une ZMEL

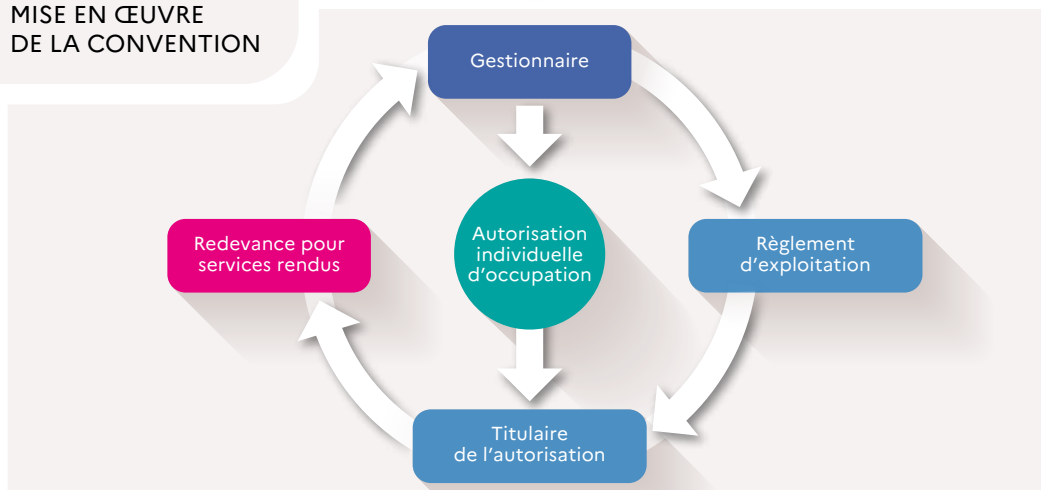
DÉSIGNATION DU BÉNÉFICIAIRE DE LA CONVENTION



CHOIX DU GESTIONNAIRE



MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION



Quelques repères

Le dispositif ZMEL a été créé par la loi du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, et le décret du 22 octobre 1991 pris en application de cette loi. L'aménagement, l'organisation et la gestion de ces zones sont encadrés par des dispositions figurant dans différents codes qui sont également applicables.

Le Code général de la propriété des personnes publiques

Les articles L. 2124-5 et R. 2124-39 à R. 2124-56 précisent les conditions et modalités d'attribution de l'autorisation domaniale pour l'aménagement, l'organisation et la gestion des ZMEL sur le domaine public maritime naturel et le rôle du préfet maritime. Ils ont été récemment modifiés.

Le Code du tourisme

Les articles L. 341-8 à L. 341-13-1, D. 341-2, R. 341-4 et R. 341-5 précisent les contours du pouvoir de police des mouillages et les conditions de son exercice dans le périmètre des ZMEL. Ils encadrent la portée du règlement de police associé à l'autorisation domaniale.

Le Code de l'environnement

Les articles R. 122-1 et suivants précisent les conditions et modalités de soumission des projets à l'évaluation

environnementale. Les articles R. 123-1 et suivants précisent les modalités de déroulement de l'enquête publique. Les articles R. 214-1 et suivants encadrent la procédure d'attribution de l'autorisation environnementale et celle de déclaration au titre de la loi sur l'eau. Les articles L. 181-5, R. 181-12 et suivants précisent le contenu des dossiers de demande d'autorisation environnementale.

Le Code de l'urbanisme

Les articles L. 121-1 et suivants précisent les règles générales en matière d'aménagement et de protection du littoral. Les articles L. 121-16 et suivants encadrent les conditions et dérogations permises en matière d'aménagement dans la bande littorale. Les articles R. 121-4 et suivants précisent les modalités de préservation des espaces remarquables ou caractéristiques du littoral.

La jurisprudence relative au mouillage sur le domaine public maritime

Un tableau présentant les principales décisions de justice administrative rendues sur ce sujet est consultable par les services déconcentrés du MTES à l'adresse suivante : http://intra.dgaln.e2.rie.gouv.fr/IMG/pdf/tableau_jp_zmel_cle226d68.pdf.





2

Conception

COMMENT CHOISIR LE SITE D'IMPLANTATION ?

De l'identification des sites propices au choix du site d'implantation de la ZMEL

Les sites propices bénéficient d'un plan d'eau relativement abrité, faiblement exposé au vent et à la houle, dont les conditions d'accès sont favorables pour assurer les liaisons terre/mer. Il peut s'agir de sites fréquentés par les plaisanciers, localisés en dehors de toute voie de navigation balisée, sur lesquels il serait opportun d'encadrer et d'organiser les mouillages en vue de préserver l'environnement marin, et/ou de sites situés à proximité d'un port disposant déjà des équipements adaptés pour l'embarquement et le débarquement des usagers de la ZMEL ou la mise à l'eau des navires ou bateaux. Le bon dimensionnement de la ZMEL par rapport aux besoins de la navigation locale et à la capacité d'accueil du territoire concerné est un facteur déterminant de la faisabilité et de la viabilité du projet.

Une fois les sites propices identifiés,

il s'agit de retenir celui qui offre le plus de garanties en termes d'acceptabilité, de viabilité et d'empreinte écologique. Cette analyse repose sur une approche

géographique; elle peut s'appuyer sur les informations issues d'études spécifiques conduites ou non par le porteur de projet ou figurant dans des documents de planification (voir Fiche n° 3). Ce sont notamment :

- le document stratégique de façade (DSF) ou de bassin (DSB);
- le plan d'action pour le milieu marin (PAMM);
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE);
- le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM);
- la stratégie de mouillages à l'échelle des façades maritimes;
- la stratégie départementale de gestion du domaine public maritime;
- les contrats de baie;
- le document d'objectifs Natura 2000 et d'autres plans de gestion d'aires marines protégées;
- etc.

Le choix du site d'implantation gagne à se faire en concertation avec les acteurs locaux intéressés pour une meilleure appréhension des enjeux.



Des points de vigilance

Certains sites propices à l'établissement d'une ZMEL peuvent également être localisés dans ou à proximité d'espaces protégés tels que des sites classés ou des aires marines protégées (AMP).

Les aires marines protégées

Une AMP est un espace délimité en mer au sein duquel un objectif de protection du milieu marin à long terme a été défini. Les AMP sont constituées à ce jour de quinze catégories listées à l'article L. 334-1 du Code de l'environnement et dans un arrêté ministériel du 3 juin 2011. Il n'y a ainsi pas une réglementation unique associée au statut d'AMP, il convient donc de se référer aux réglementations associées à chacun des périmètres pour évaluer la compatibilité d'un projet avec l'AMP concernée.

Un projet qui se situerait au sein ou à proximité d'une ou plusieurs AMP doit répondre aux exigences réglementaires associées à chacune d'elles et prendre en compte, dans l'évaluation de ses impacts, des enjeux qui ont conduit à leur désignation comme telles.

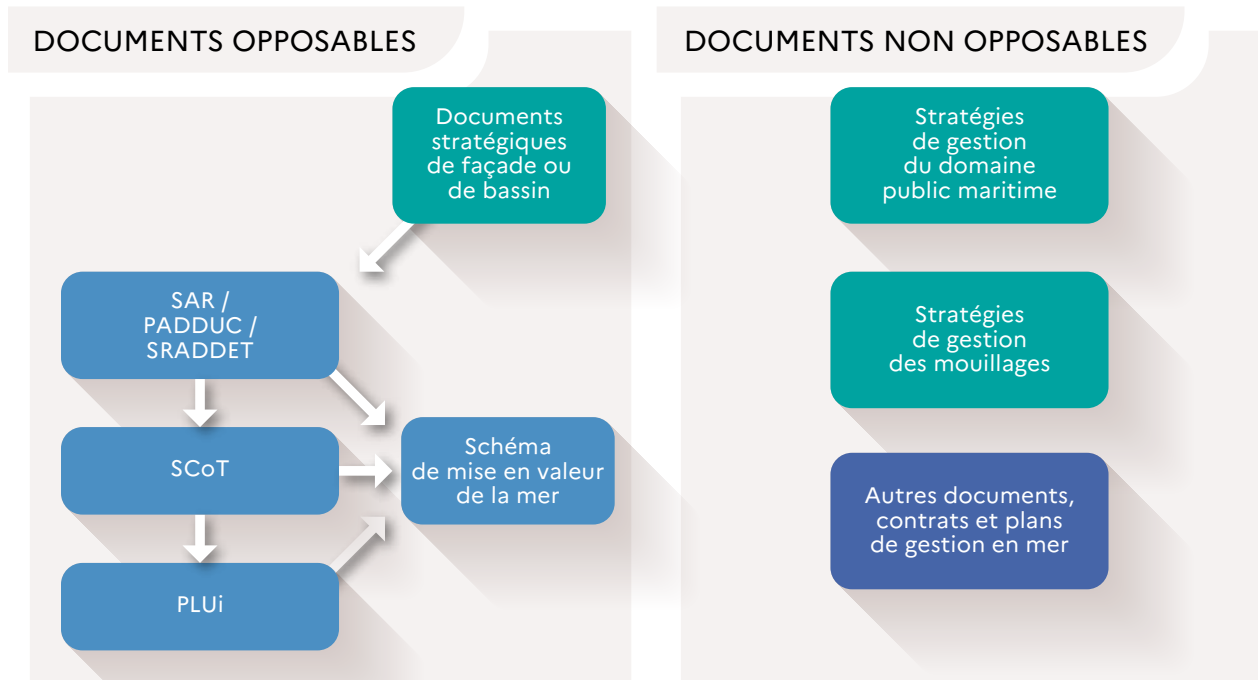
Les sites classés / inscrits

Le dispositif des sites classés ou inscrits se fonde sur la notion de patrimoine naturel et s'intéresse plus particulièrement aux monuments naturels et aux sites dont la conservation ou la préservation présente, du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général. Ce dispositif prévoit deux niveaux de protection qui peuvent être complémentaires : l'inscription

Bateaux dans le port de la Côte de granit rose (Bretagne).

et le classement. Ces protections instituent une servitude sur le bien protégé.

À proximité de sites classés, les travaux susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des sites ne peuvent être réalisés qu'après autorisation spéciale de travaux en site classé. À proximité de sites inscrits, les travaux peuvent être soumis à avis préalable de l'architecte des bâtiments de France.

ZOOM SUR...**Les principaux documents de planification applicables en mer¹**

Dans le cas où le cadrage spatial du projet nécessite d'approfondir la connaissance d'un site, une étude complémentaire conduite par le porteur de projet pourra permettre de préciser sa configuration (accessibilité, nature des fonds marins, enjeux paysagers), de caractériser sa sensibilité environnementale (qualité de l'eau, état de conservation des écosystèmes) et de recenser les besoins actuels et futurs prévisibles en matière de conciliation des usages et de maintien de la sécurité du plan d'eau.

Parmi ces usages, on peut citer :

- les **activités balnéaires** : baignade et usage de la plage, promenade, pêche à pied, nautisme, plongée ;
- les **activités de plaisance** : mouillage individuel, ouvrages d'accès à la mer ;
- les **activités économiques** : pêche, cultures marines, établissements de plage ;
- les **autres activités** : lutte contre l'érosion, énergies marines renouvelables, câbles et canalisations, manifestations et événements temporaires.

1. SAR : Schéma d'aménagement régional. SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. SCOT : Schéma de cohérence territoriale. PLUI : Plan local d'urbanisme intercommunal.

ZOOM SUR...**Les acteurs locaux intéressés**

Pour mener à bien cette étude, le porteur de projet peut notamment se tourner vers les acteurs locaux suivants :

- la Direction départementale de territoires et de la mer ou la Direction de la mer ;
- la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
- le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ;
- l'Office français de la biodiversité et l'opérateur Natura 2000 ;
- l'Agence de l'eau ou l'Office de l'eau compétent.

L'Annexe 3 renseigne sur les contributions qui peuvent être attendues de chacun de ces acteurs dans le cadre de la mise en place d'une ZMEL.



COMMENT DIMENSIONNER MON PROJET ?

Du choix du site d'implantation au dimensionnement du projet de ZMEL

Afin de favoriser la bonne conciliation entre les différents usages, qu'ils soient récréatifs ou économiques, il sera nécessaire d'organiser et d'optimiser les caractéristiques de la ZMEL en tenant compte des vocations du site d'implantation et des espaces avoisinants. Une fois que celles-ci auront été identifiées et pour bien dimensionner la ZMEL, il s'agira de fixer, tout en veillant à la bonne application du principe d'action préventive et de correction (L. 110-1 du Code de l'environnement) :

- le type de mouillage souhaité (sur points de fixation ou sur ancres) selon les caractéristiques des navires, de la nature et la composition du fond marin ;
- la période d'exploitation selon la saisonnalité de l'activité de plaisance dans le secteur (hivernage des navires ou bateaux) et de l'importance du marnage ;

- la fréquence des passages de navires puisque cela donnera une indication sur le nombre d'emplacements utiles, notamment pour les navires de passage. Le quota de navires de passage sera défini en concertation avec les services de l'État lors de la phase d'élaboration de la convention.

Ces informations permettront enfin de caractériser les éventuels « effets de reports » vers d'autres sites, induits par l'aménagement de la ZMEL dans ces secteurs et l'instauration éventuelle, par l'État, d'une zone d'interdiction de mouillage totale ou partielle au voisinage de la ZMEL.

Au sein d'une AMP, le dimensionnement du projet se fera en concertation avec les acteurs intéressés. Les enjeux sont en effet différents selon que le projet est en cœur de parc national ou en fond de baie d'une zone très urbanisée.

COMMENT CONCEVOIR MON PROJET ?

Du dimensionnement à la conception du projet de ZMEL

En raison de leur localisation à proximité du rivage de la mer, les ZMEL peuvent comporter, en plus des équipements en mer, notamment de balisage (approuvé par la Direction interrégionale de la mer - DIRM - ou la Direction de la mer - DM) et selon les services associés, des équipements à terre (points d'accueil, points de collecte des déchets, stockage des annexes, sanitaires, etc.). Par conséquent, les projets de ZMEL sont à appréhender dans leur globalité d'autant plus que différents régimes juridiques peuvent trouver à s'appliquer selon la localisation des équipements.

Si le porteur de projet souhaite mettre en place des équipements :

• Hors du domaine public maritime :

Il doit vérifier si ces équipements sont compris dans la bande littorale des 100 mètres et respecter l'article L. 121-16 du Code de l'urbanisme ; et/ou s'ils sont dans un espace remarquable et caractéristique, respecter l'article L. 121-24 du Code de l'urbanisme. À noter que dans les outre-mer, la bande littorale n'a pas été fixée à 100 mètres mais a été alignée avec la réserve domaniale dite des cinquante pas géométriques (article L. 121-45 et suivants du Code de l'urbanisme).

• Sur le domaine public maritime :

Ils ne doivent en aucun cas entraîner l'affectation irréversible du site (article R. 2124-40 du CG3P).

Quelques repères

Les mouillages dits « éco-innovants »

Le mouillage forain sur ancrage provisoire peut avoir des effets négatifs pour l'environnement marin : arrachage de la couche superficielle du fond, déracinement des plantes aquatiques protégées, destruction d'habitats, aggravation de phénomènes d'érosion...

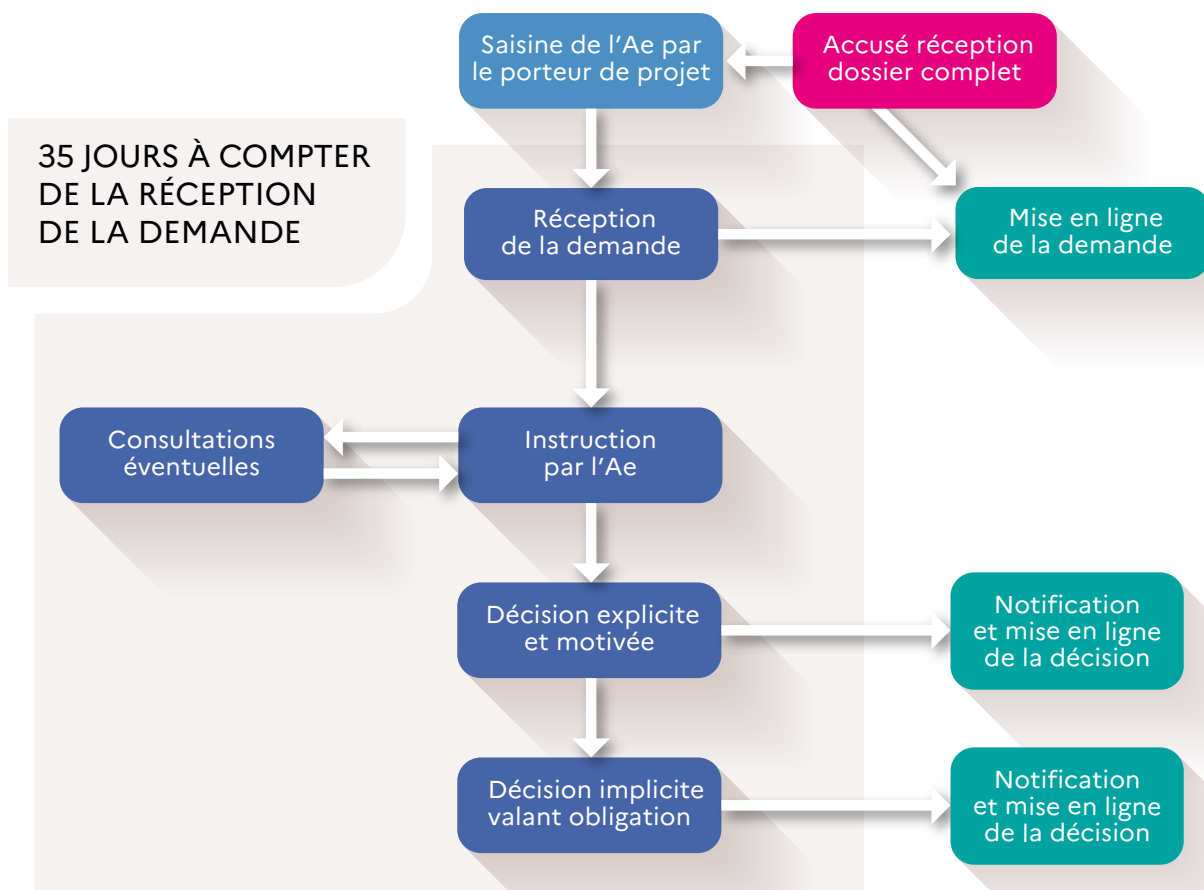
Afin d'éviter ces effets négatifs, les mouillages éco-innovants – qui ne portent pas atteinte à l'intégrité du sol de la mer, aux écosystèmes marins et à la qualité de la masse d'eau – seront encouragés.

Les systèmes d'apportements flottants

L'organisation du mouillage peut nécessiter la mise en place de pontons flottants. Dans ce cas, le ponton doit être de petite dimension et situé à proximité immédiate du rivage de la mer et en dehors du cœur de la ZMEL. Il ne peut pas être destiné à l'amarage permanent des navires et bateaux. Les pontons installés doivent être gratuits, démontables et ne pas avoir d'impact sur l'environnement et sur le paysage.

ZOOM SUR...

Réalisation d'une étude d'impact : examen au cas par cas des projets





La ville de Locmariaquer est située à l'embouchure du golfe du Morbihan.

Les projets de création de ZMEL peuvent présenter des caractéristiques très variées selon le lieu de leur implantation ou le contexte de la navigation locale.

Ils sont soumis à un examen au cas par cas par l'autorité environnementale (rubrique 9d de la nomenclature des études d'impact annexée à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement) pour apprécier les incidences négatives éventuelles du projet sur l'environnement et déterminer si la réalisation d'une évaluation environnementale plus complète, incluant une étude d'impact, est nécessaire ou non. La demande d'examen au cas par cas, qui prend la forme d'un formulaire Cerfa, est adressée par le porteur de projet à l'autorité environnementale compétente avant toute demande de convention ZMEL. Il est vivement conseillé d'annexer au

formulaire tous les éléments de nature à préciser :

- le bénéfice écologique du projet ;
- sa compatibilité avec les orientations des documents stratégiques existants ;
- les caractéristiques des services et des équipements en mer et à terre associés au projet ;
- le contexte du bassin de navigation ;
- les mesures de suivi environnemental et de prise en compte des enjeux paysagers.

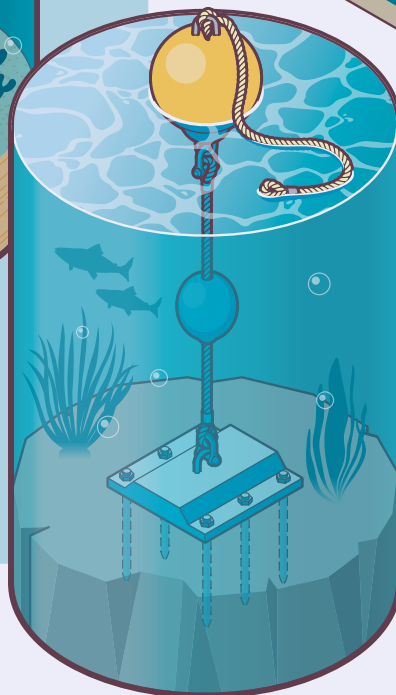
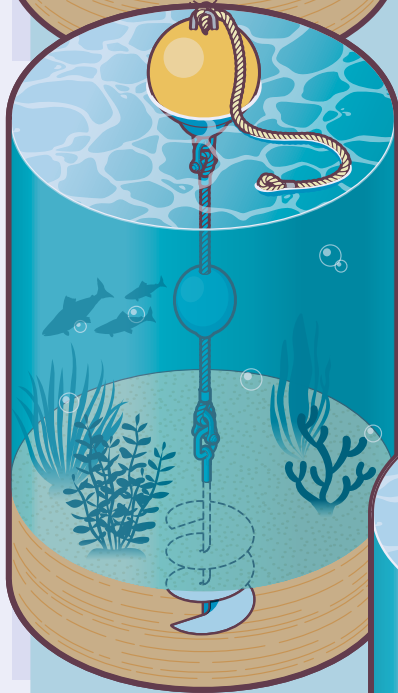
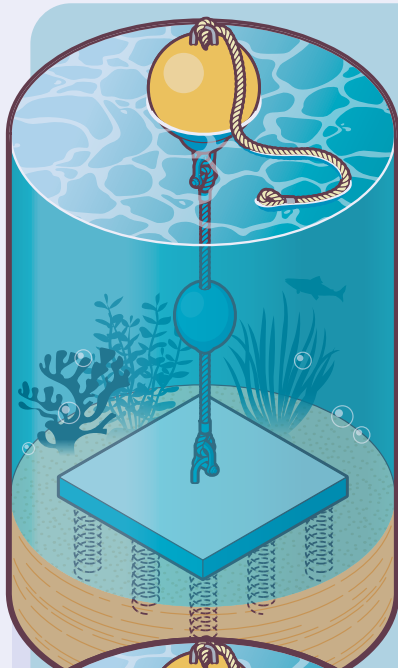
Dans le cas où l'autorité environnementale décide de soumettre le projet à une évaluation environnementale, le porteur de projet devra produire une étude d'impact conforme aux exigences du Code de l'environnement. Cette étude devra être jointe à sa demande d'autorisation domaniale et à son éventuelle demande d'autorisation

environnementale si elle y est soumise en parallèle (voir Faut-il une autorisation environnementale? — Fiche n° 3).

Dans le cas où l'autorité environnementale décide de dispenser le projet d'évaluation environnementale, à la suite d'un examen au cas par cas, il reviendra alors aux services gestionnaires du domaine public maritime naturel de vérifier que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié de ne pas le soumettre à une évaluation environnementale.

Les projets n'entrant pas dans le champ de l'évaluation environnementale peuvent néanmoins être soumis à une obligation d'évaluation des incidences au titre de la nomenclature de la loi sur l'eau ou au titre la conservation des sites Natura 2000, s'ils sont situés dans ou à proximité de tels sites.

ZOOM SUR... L'organisation d'ensemble d'une ZMEL



EXEMPLES DE
MOUILLAGES
ÉCOLOGIQUES





--- ÉLÉMENTS MARITIMES DE LA ZMEL
--- ÉLÉMENTS TERRESTRES DE LA ZMEL

COMMENT FINANCER MON PROJET ?

De la conception du projet de ZMEL à son financement

Le coût du projet est un élément important car il conditionne à la fois la procédure applicable au titre du Code de l'environnement et le niveau d'autonomie financière des porteurs de projet. La prospection de sources complémentaires de financement leur offre justement l'occasion de souligner le lien entre leur projet et la ou les politique(s) publique(s) soutenue(s) par les financeurs. À cet égard, il peut s'avérer utile que les porteurs de projet se rapprochent des services et acteurs locaux, préalablement à leur demande de financement afin

d'identifier les sources de financement dont ils pourraient bénéficier en fonction du territoire concerné et de la localisation de la ZMEL au sein d'une AMP ou non (soutien de l'OFB, soutien des Agences et Offices de l'eau).

Des demandes de financement pour un projet de ZMEL peuvent être formulées, selon la nature des opérations et du bénéficiaire, auprès des services de l'État (Directions interrégionales de la mer ou Directions de la mer) qui coordonnent l'attribution des aides du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) au titre du programme opérationnel FEAMP².

Ainsi, un projet de ZMEL ayant un objectif de rationalisation de l'utilisation de l'espace maritime dans une zone vulnérable sur le plan environnemental et mobilisant des mouillages innovants pourra être éligible à ce soutien financier. En complément, une dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) pourrait aussi éventuellement être accordée pour l'aménagement d'une ZMEL, sous certaines conditions, aux personnes publiques qui en font la demande au préfet.

2. Plus d'information sur le site : <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/programmes-europeens-2014-2020/le-programme-national-feamp>
Consulter notamment le guide du porteur de projet.



ZOOM SUR...

Les coûts liés à l'aménagement et à la gestion d'une ZMEL

La prise en gestion d'une ZMEL correspond à une mission de service public, d'initiative locale ou des services d'État, visant la protection de l'environnement, l'organisation et la sécurisation spatiale de la pratique de la plaisance. Certaines estimations des coûts d'établissement d'une ZMEL permettent d'établir, sous réserve d'une évaluation plus précise des charges souvent mutualisées avec celles du personnel des ports ou des communes, que :

- le montant moyen de la redevance domaniale est de l'ordre de 100 €/place ;
- le coût moyen des études préliminaires est de 250 €/place ;
- les frais d'exploitation et de fonctionnement se situent autour de 500 €/place.

Les dépenses de fonctionnement et d'entretien de la ZMEL restent souvent du ressort du porteur de projet. A contrario, le soutien financier des partenaires publics concerne plus généralement les dépenses liées aux études et aux investissements.

ZOOM SUR...**Le budget annuel prévisionnel d'une ZMEL — exemple pour une ZMEL de 200 places**

| Recettes | | Dépenses | |
|---|-----------------|---|-----------------|
| Mouillage visiteurs | | | |
| Redevance visiteurs « lignes toujours en eau » 9 €/nuît-20 bateaux/jour-4 mois | 21 600 € | Entretien lignes visiteurs | 12 000 € |
| Redevance visiteurs « lignes sous chapelle » 9 €/nuît-5 bateaux/jour-4 mois | 5 400 € | Installation de la ligne visiteurs sous chapelle (amortissement 10 ans) | 1 000 € |
| | | Assurance | 2 000 € |
| | | Coût saisonnier (2 500 €/mois) | 10 000 € |
| | | Embarcation (frais de carburant) | 1 000 € |
| | | Embarcation (invest./amortis.) | 1 000 € |
| <i>Sous-total visiteurs</i> | 27 000 € | | 27 000 € |
| Redevance annuelle mouillage individuel | 39 000 € | Redevance domaniale | 39 000 € |
| TOTAL | 66 000 € | | 66 000 € |

Le budget annuel prévisionnel correspond aux dépenses envisagées et aux recettes à percevoir pour équilibrer le budget de la ZMEL. Ce budget, dont l'importance dépendra largement des choix d'aménagement et de gestion retenus par les porteurs de projet, intègre le montant des redevances : la redevance domaniale en Dépenses et la redevance pour services rendus aux usagers en Recettes.

L'exemple de budget ci-dessus n'intègre toutefois pas les coûts liés à l'instauration d'un balisage réglementaire, la gestion des équipements d'accès à la ZMEL, les dispositifs de collecte/traitement des eaux grises/noires, l'enlèvement des installations en période hivernale au niveau des secteurs exposés, la provision pour démontage à échéance et les frais de gestion de type site internet/secrétariat/téléphonie.

Des points de vigilance

La notion d'exploitation économique

Indépendamment de l'importance des financements d'origine publique, les ZMEL peuvent rentrer dans le champ des activités liées à une exploitation économique.

Cette notion recouvre l'ensemble des services fournis en échange d'une contrepartie économique, incluant également les services d'intérêt général s'ils sont fournis contre rémunération. La qualité du pétitionnaire (public ou privé) n'entre pas en considération puisque le critère retenu est celui de la rémunération.

Si des mesures de publicité sont nécessaires au titre de l'ordonnance d'avril 2017, elles indiqueront, a minima, le lieu où se situe la ZMEL,

les conditions financières (notamment le montant estimé de la redevance minimum de perception), les documents à fournir, les modalités de sélection. Il n'est pas nécessaire de décrire de façon détaillée le projet qui a déclenché la mesure de publicité, mais il convient d'indiquer la nature de l'activité projetée sur le domaine public maritime naturel.

La fixation du montant des redevances

Toute occupation ou utilisation du domaine public maritime naturel donne lieu au paiement d'une redevance domaniale dont le montant est fixé par les services de l'État en charge du domaine. Quelques rares cas d'exception pour obtenir la gratuité sont déterminés par la loi.

Outre les objectifs attachés à la ZMEL, l'ensemble des avantages procurés au bénéficiaire de la convention sont pris en compte pour déterminer le montant des redevances.

De façon analogue, la gratuité de l'accès à la ZMEL peut être décidée par le bénéficiaire de la convention ZMEL. En effet, il est seul compétent pour fixer le montant de la redevance pour services rendus aux usagers de la ZMEL. Si la gratuité de l'accès à la ZMEL permet d'optimiser l'utilisation d'un espace maritime à forte sensibilité environnementale (régulation de la fréquentation, protection des écosystèmes marins, etc.), elle peut aussi engendrer un déséquilibre budgétaire qu'il convient d'anticiper.

3

Autorisation

Lorsqu'une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux risquent de porter atteinte à l'environnement, des autorisations sont nécessaires avant de les effectuer afin de protéger autant que possible les milieux naturels. De ce fait, l'aménagement, l'organisation et la gestion des ZMEL sont encadrés par plusieurs réglementations, amenant le porteur de projet à entrer en contact avec différents interlocuteurs (voir Annexe 3).

COMMENT OBTENIR UNE AUTORISATION DOMANIALE ?

L'établissement d'une ZMEL sur le domaine public maritime naturel nécessite d'être préalablement autorisé, tout comme son maintien au-delà de la période initialement fixée.

Cette autorisation est obtenue sous la forme d'une convention avec l'État. Le dossier de demande de convention doit comporter les éléments listés ci-dessous, permettant de juger de son opportunité au regard de la vocation de la zone concernée et de celle des espaces avoisinants, de sa viabilité économique et de sa compatibilité avec les impératifs de préservation des sites, paysages littoraux et des ressources biologiques.

Des points de vigilance

Changement substantiel et enquête publique

L'instruction du dossier peut nécessiter d'organiser une enquête publique dans la mesure où le projet entraînerait un changement substantiel dans l'utilisation du domaine public maritime naturel (article R. 2124-44 du CG3P).

Cette enquête publique est menée par le préfet dans les conditions fixées par le Code de l'environnement aux articles R. 123-1 et suivants. Pourrait être qualifié de substantiel



ZOOM SUR...**Les pièces constitutives du dossier de demande de convention****Le dossier administratif**

- Présentation du demandeur (informations nominatives relatives au porteur de projet ou pétitionnaire)
- L'objet de la demande
- La délibération (communes ou groupements de communes)
- Le formulaire Cerfa de demande d'examen au cas par cas et l'éventuelle étude d'impact du projet

Le rapport de présentation

- Présentation du périmètre d'étude retenu
- Vocation des activités de la zone concernée et des terrains avoisinants
- Prise en compte des impératifs de sécurité des personnes et des biens dans le plan d'eau
- Description des installations prévues et du fonctionnement général de la ZMEL
- Analyse des incidences du projet sur l'environnement
- Analyse de compatibilité avec les objectifs environnementaux

Le devis des dépenses

- Coût des ouvrages
- Durée de la période d'amortissement
- Budget prévisionnel

La notice descriptive des installations

- Caractéristiques physiques de la ZMEL
- Caractéristiques techniques de la ZMEL
- Projet de règlement de police et surveillances des sites
- Modalités de gestion de la ZMEL
- Services associés
- Entretien du site et des installations

Les plans

- Un plan de situation de la zone
- Un plan de détail de la zone

le changement d'utilisation qui, par son objet même ou par ses effets, aboutit à une affectation fondamentalement différente de celle qui était antérieurement reconnue aux dépendances du domaine public maritime naturel concernées et ce, dans la mesure où ce changement modifie durablement, voire définitivement, cette affectation initiale. La création ex nihilo d'une ZMEL entraîne généralement un changement substantiel d'utilisation du domaine public maritime naturel. A contrario, la réorganisation de mouillages existants, en les limitant dans l'espace et en les réglementant, entraîne un changement qui n'est pas nécessairement substantiel.

Consultation des instances et services concernés

Au-delà de la consultation de la commune ou du groupement de communes compétent, qui peut faire valoir son droit de priorité, et de la Direction départementale/régionale des finances publiques, qui donne son avis et fixe le montant de la redevance domaniale, d'autres instances sont consultées dans le cadre de l'instruction administrative d'une demande de convention ZMEL, notamment la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites et la Commission nautique locale. Si le projet de ZMEL est prévu

dans un espace protégé, les acteurs concernés devront être consultés (article R. 2124-43 du CG3P).

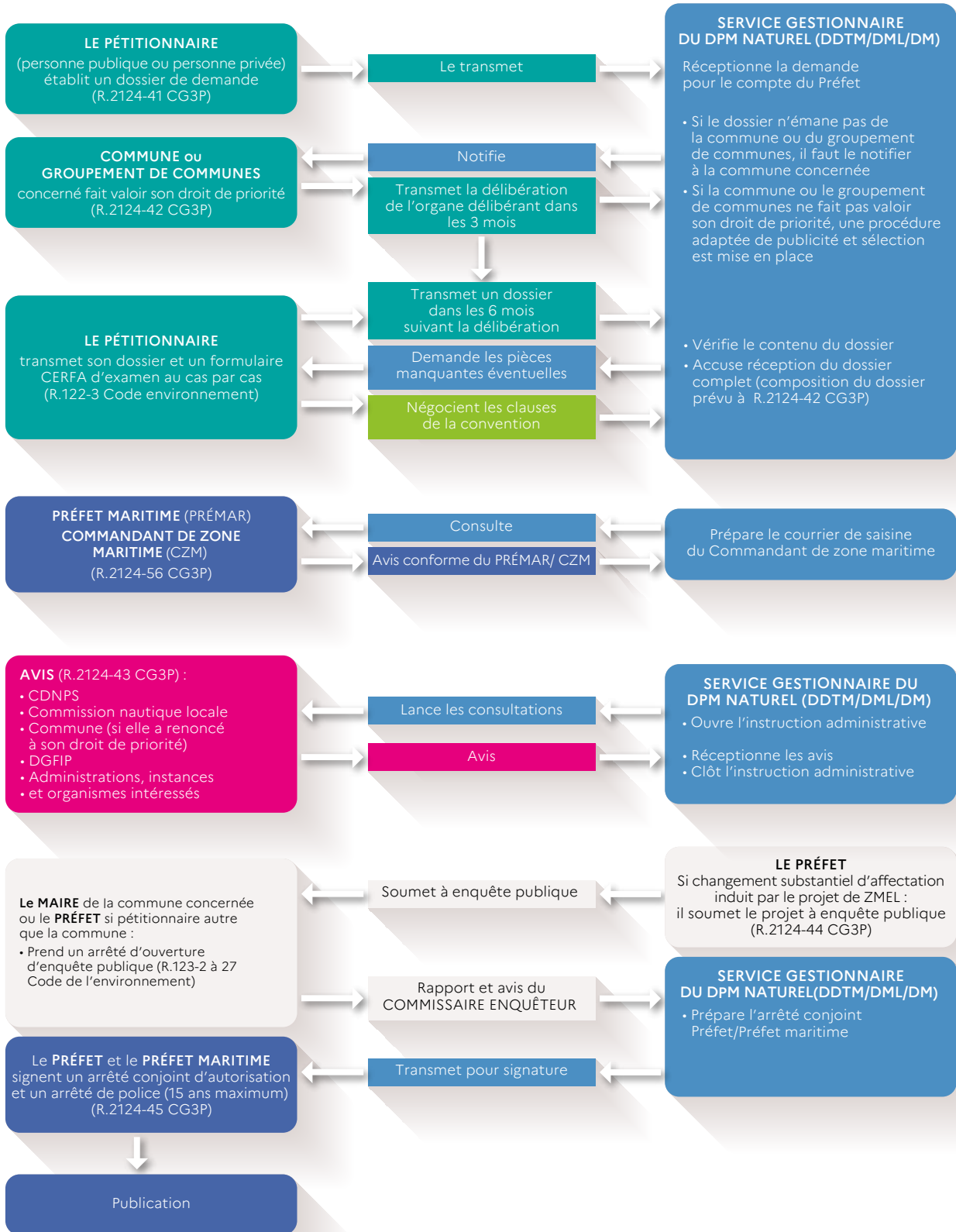
C'est le cas pour :

- les parcs nationaux;
- les parcs naturels régionaux;
- les parcs naturels marins;
- le domaine relevant du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres;
- les réserves naturelles en projet et les réserves naturelles classées (nationales ou régionales).

Enfin, si un balisage s'avère nécessaire, un dossier nautique devra être présenté à la DIRM ou à la Direction de la mer pour instruction d'une procédure de création, modification, suppression des aides à la navigation.

ZOOM SUR...

La procédure d'instruction administrative des demandes de convention ZMEL



FAUT-IL UNE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ?

Les opérations d'aménagement d'une ZMEL relèvent de la rubrique 4.1.2. 0 du Titre IV : « Impacts sur le milieu marin » de la nomenclature de la loi sur l'eau.

Un projet de création de ZMEL peut être soumis à déclaration ou à autorisation en raison de critères financiers. Les éventuels travaux de dragage en milieu marin y afférent relèvent pour leur part de la rubrique 4.1.3.0.

Si les travaux d'aménagement réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu sont d'un montant supérieur ou égal à 1900000 €, le projet sera soumis à autorisation et relèvera de la procédure prévue aux articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement.

Dans ce cas de figure, il convient de noter que le régime de l'autorisation environnementale pourra intégrer, le cas échéant, d'autres décisions liées au projet telles que la dérogation à l'interdiction générale d'atteinte aux espèces protégées, l'autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales ou au titre des sites classés. Mais elle ne vaudra pas autorisation domaniale.

Si le montant de ces travaux est supérieur ou égal à 160000 €, mais inférieur à 1900000 €, le projet sera soumis à

déclaration et relèvera de la procédure prévue aux articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.

Dans le cas où un projet est soumis à la fois à un régime déclaratif au titre de la loi sur l'eau et à un régime d'autorisation environnementale au titre d'une autre réglementation, le régime applicable est l'autorisation environnementale qui vaudra déclaration.

Lorsque le projet se situe dans une aire marine protégée, un site classé, un parc national ou une réserve naturelle, le porteur de projet devra solliciter en parallèle une autorisation spéciale de travaux auprès de l'autorité compétente si celle-ci n'est pas intégrée à l'autorisation environnementale.

Pour un projet soumis à autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, il est dans l'intérêt du porteur de projet de solliciter auprès du préfet de département, en amont de toute demande d'autorisation, soit une demande d'information informelle pour l'aider à concevoir son projet ou son dossier de demande

d'autorisation, soit un « certificat de projet » qui identifie les régimes, décisions et procédures qui relèvent de l'autorité compétente pour l'autorisation environnementale et dont relève le projet, et qui peut permettre de fixer, en accord avec le porteur de projet, un calendrier d'instruction dérogatoire aux délais légaux.

FAUT-IL UNE AUTORISATION D'URBANISME ?

Les ZMEL sont juridiquement définies comme des installations en contact avec le milieu marin et ne relèvent pas, en principe, des dispositions du Code de l'urbanisme.

Toutefois, la réalisation de certains aménagements sur le littoral, en lien avec le fonctionnement de la ZMEL, peut soumettre le projet au respect des dispositions du Code de l'urbanisme. En particulier :

- En dehors des espaces urbanisés, l'inconstructibilité dans la bande de 100 mètres ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau auxquelles les ZMEL sont assimilables.
- Dans les espaces remarquables et caractéristiques du littoral, l'implantation d'aménagements « légers » peut, par dérogation, être permise à condition qu'ils correspondent à des nécessités de gestion, de mise en valeur, d'ouverture au public et de maîtrise de la fréquentation desdits espaces.



4

Exploitation

COMMENT GARANTIR LA BONNE MISE EN ŒUVRE DU PROJET ?

Les modalités d'exploitation envisageables

La gestion directe d'une ZMEL est dite « en régie » lorsque le bénéficiaire de la convention est assimilé à une collectivité territoriale (article L. 1412-1 du Code général des collectivités territoriales). La gestion directe des ZMEL est dite « classique » lorsque le bénéficiaire est une personne privée ou autre qu'une collectivité territoriale. Le bénéficiaire d'une convention ZMEL peut toutefois décider de recourir à une gestion indirecte en confiant l'exploitation de la ZMEL à une personne privée ou à une personne publique. Il demeure toutefois seul responsable en cas d'incident de gestion.

Dans les cas où le bénéficiaire/gestionnaire de la ZMEL ne dispose pas de la compétence relative à la police des mouillages conformément à l'article L. 341-10 du Code du tourisme, il pourra s'associer à l'une des autorités compétentes en la matière pour compléter son dispositif de contrôle. Les services de l'État devront être vigilants pour définir, en lien avec le bénéficiaire, une politique de contrôle adaptée à la si-

tuation. En revanche, que la gestion de la ZMEL soit en régie ou confiée à un tiers, les rapports entre le bénéficiaire/gestionnaire et les usagers sont régis par des contrats dont les conditions générales sont affichées, accompagnées des tarifs en vigueur, aux lieux où l'on accède normalement aux zones de mouillage et d'équipements légers. La mise en place d'une commission de mouillage, qui réunirait une fois par an les acteurs impliqués dans la vie de la ZMEL, est vivement recommandée pour garantir la bonne mise en œuvre du projet.

Les opérations nécessaires en amont des travaux d'aménagement

Les travaux d'aménagement doivent être obligatoirement précédés d'une saisine du département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm) pour définir la sensibilité archéologique du site. Le cas échéant, des opérations d'archéologie préventive pourront être préconisées pour assurer la



détection et l'étude scientifique des vestiges susceptibles d'être détruits par ces travaux. De la même manière, des opérations de sécurisation pyrotechnique pourront s'avérer nécessaires en amont de la phase de réalisation des travaux d'aménagement. Dans l'éventualité où d'anciens corps-morts abandonnés ou des macrodéchets seraient présents sur le site d'implantation, il conviendra de procéder à leur enlèvement.

Les prescriptions possibles pour la réalisation des travaux d'aménagement et l'exploitation de la ZMEL

Les conventions comportent des prescriptions systématiques concernant le contrôle de la qualité de l'eau avant, pendant et après la période de mise en exploitation de la ZMEL. Le porteur de projet doit impérativement suivre les prescriptions des conventions conclues, tant pendant la phase de réalisation des travaux d'aménagement

que pendant la phase d'exploitation de la ZMEL. Ces prescriptions peuvent être issues de l'évaluation environnementale (étude d'impact, étude d'incidences relatives à la loi sur l'eau ou étude d'incidences Natura 2000) lorsque le projet de ZMEL y est soumis. Cette évaluation permet de déterminer les paramètres environnementaux qui seront modifiés par le projet et d'identifier les espèces et habitats qui y seront les plus sensibles.

ZOOM SUR...

Les paramètres concernés par le suivi environnemental

| Objectifs du suivi environnemental | Paramètres environnementaux | Habitats et espèces |
|---------------------------------------|---|---|
| Pendant les travaux | <ul style="list-style-type: none"> • Servir d'alerte pour modifier si besoin les travaux • Vérifier les valeurs des paramètres environnementaux avec les valeurs issues de l'état initial et de la zone témoin • Mesurer l'efficacité des mesures ER | <ul style="list-style-type: none"> • Comparer les impacts du projet en phase travaux avec les impacts prévisionnels • Vérifier l'efficacité des mesures ER |
| En phase d'exploitation | <ul style="list-style-type: none"> • Servir d'alerte pour modifier si besoin les conditions d'exploitation • Vérifier les valeurs des paramètres environnementaux avec les valeurs issues de l'état initial et de la zone témoin • Mesurer l'efficacité des mesures ER | <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier les impacts du projet en phase d'exploitation avec les impacts prévisionnels • Vérifier l'efficacité des mesures ER |
| En phase de démantèlement | Servir de données initiales avant démantèlement du site (nouvel état initial) | Servir de données initiales avant démantèlement du site (nouvel état initial) |
| Dans le cas de mesures compensatoires | Vérifier l'efficacité des mesures compensatoires | |

ER : Éviter/Réduire

QUELS SONT LES DROITS ET DEVOIRS DES ACTEURS CONCERNÉS ?

Les responsabilités du bénéficiaire / gestionnaire de la ZMEL

Conformément à l'article R. 2124-52 du CG3P, le bénéficiaire de la convention aura l'obligation de maintenir les dispositifs de mouillages et d'équipements légers en bon état de fonctionnement et de veiller à ce qu'ils n'entraînent pas de gêne à la navigation dans les chenaux ou aux mouillages voisins autorisés. Il devra ainsi respecter les prescriptions du règlement de police prévu à l'article R. 341-4 du Code du tourisme. Il doit également « assurer par des moyens appropriés la sécurité et la salubrité des lieux et notamment l'évacuation des déchets et

des effluents de toute nature, conformément à la législation en vigueur ». Enfin, il devra informer le chef de service en charge de la gestion du domaine public concerné de tout changement apporté au fonctionnement de la ZMEL.

Le bénéficiaire de la convention est donc responsable du bon fonctionnement de la ZMEL. Il reste d'ailleurs responsable même s'il confie la gestion de tout ou partie de la zone ou de certains services connexes à un tiers et même si ce dernier peut percevoir des redevances pour cette intervention.



ZOOM SUR...**Les principales garanties et responsabilités du titulaire pendant l'exploitation**

| Mission d'entretien et de suivi | | |
|--|--|--|
| Responsabilités du bénéficiaire de la convention | Fonctionnement d'ensemble de la ZMEL, sécurité et salubrité du site | Remise en état du site obligatoire aux termes de la durée de la convention |
| Garanties pour le bénéficiaire de la convention | Jouissance exclusive d'une dépendance du domaine public contre versement d'une redevance | Possibilité offerte de percevoir une redevance des usagers de la ZMEL en contrepartie de services rendus |
| Mission de contrôle et de police | | |
| Responsabilités du bénéficiaire de la convention | Affichage des conditions générales d'exploitation de la ZMEL | Respect impératif des prescriptions de la convention et du règlement de police |
| Garanties pour le bénéficiaire de la convention | Possibilité d'exiger des usagers qu'ils souscrivent à une assurance pour prévenir les dommages | Pouvoir de sanction contre les contrevenants au règlement de police des mouillages (selon statut) |

Cependant, le bénéficiaire peut, en cas de faute du tiers gestionnaire, rechercher la responsabilité de celui-ci par le biais d'une action récursoire. Du fait de l'étendue de cette responsabilité, les contrats qui régissent les relations entre le gestionnaire et les usagers de la ZMEL rendent obligatoire la souscription par les usagers d'une assurance couvrant notamment la responsabilité civile, les dégradations susceptibles d'être causées aux biens ainsi que les frais d'enlèvement du navire en cas d'abandon, de perte de flottabilité ou d'atteinte à la conservation, l'utilisation normale ou la sécurité des usagers du domaine public maritime.

La responsabilité de l'État

La responsabilité de l'État pourra être recherchée s'il commet une faute, par exemple dans l'établissement des

conditions d'organisation et d'exploitation des dispositifs de mouillages. Tel serait notamment le cas s'il autorisait, dans la zone concernée, des travaux et équipements qui seraient de nature à entraîner l'affectation irréversible du site, en violation des dispositions de l'article L. 2124-5 du CG3P.

La responsabilité des usagers ou des tiers

L'article R. 2124-54 du CG3P indique que les rapports du bénéficiaire de la convention ou du gestionnaire et des usagers sont régis par des contrats, dont les conditions générales sont affichées, accompagnées des tarifs en vigueur, aux lieux où l'on accède normalement aux zones de mouillage et d'équipements légers. Les usagers sont tenus de respecter les termes de ces contrats.

Le règlement d'exploitation de la zone de mouillage peut prévoir l'obligation pour l'usager de souscrire une assurance couvrant les risques pour lesquels sa responsabilité peut être engagée, comme les dommages causés aux équipements de la zone de mouillage, le renflouement ou l'enlèvement de l'épave en cas de naufrage, les dommages causés aux tiers.

L'existence d'une police spéciale des mouillages est prévue, comparable à la police des ports, afin de veiller au respect des dispositions du règlement de police et aux règles concernant les mouvements des navires, des bateaux et des autres embarcations. Il existe ainsi une responsabilité pénale de l'usager de la zone de mouillages ou des tiers, en cas de manquements aux prescriptions qu'ils énoncent.

QUE SE PASSE-T-IL À LA FIN DE LA PHASE D'EXPLOITATION ?

Avant l'échéance de la convention ou en cas de résiliation ou de révocation, les aménagements et installations établis par le titulaire ou utilisés pour l'exploitation de la ZMEL devront être démolis et les lieux remis en l'état naturel.

Ces opérations seront effectuées aux frais du bénéficiaire. Celui-ci devra en outre informer le préfet au moins deux mois avant le début des travaux. Néan-

moins, il est possible que le préfet exige de maintenir tout ou partie des équipements et installations. Par ailleurs, la démolition et la remise en l'état du site n'auront pas lieu d'être si une nouvelle convention est conclue.

En cas de non-exécution des travaux de démolition, il peut y être pourvu d'office aux frais du bénéficiaire de la convention, après mise en demeure restée sans effet dans le délai qu'elle a fixé.

ZOOM SUR...

Gestion des déchets : valorisation des équipements en fin de vie

Lorsqu'il est mis fin à l'exploitation d'une ZMEL, la prévention et la réduction des déchets sont à privilégier. Dans les cas où la production de déchets ne peut être évitée, la hiérarchie des modes de traitement énoncée à l'article L. 541-1 du Code de l'environnement doit être respectée : la préparation en vue de la réutilisation (1), le recyclage (2), toute autre valorisation ou transformation (3), l'élimination (4).
Suivant leur nature, les sédiments seront valorisés ou éliminés dans des filières spécifiques. Les équipements à recycler sont les équipements en mer (bouées, chaînes, corps-morts, ancrages écologiques) et les équipements à terre.

Listes des ressources documentaires

- Guide méthodologique — Évaluation des impacts des activités sur le milieu marin méditerranéen — Dreal PACA et Occitanie 2018
- Rapport d'étude — Capitalisation des expériences de gestion des ZMEL et identification des perspectives d'évolution du dispositif — MTES 2017
- Guide d'interprétation — Lecture de la nomenclature des études d'impact — MTES 2017
- Rapport de présentation — Stratégie de gestion des mouillages sur le littoral charentais — Cerema 2014
- Rapport de présentation — Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance — CETE 2009

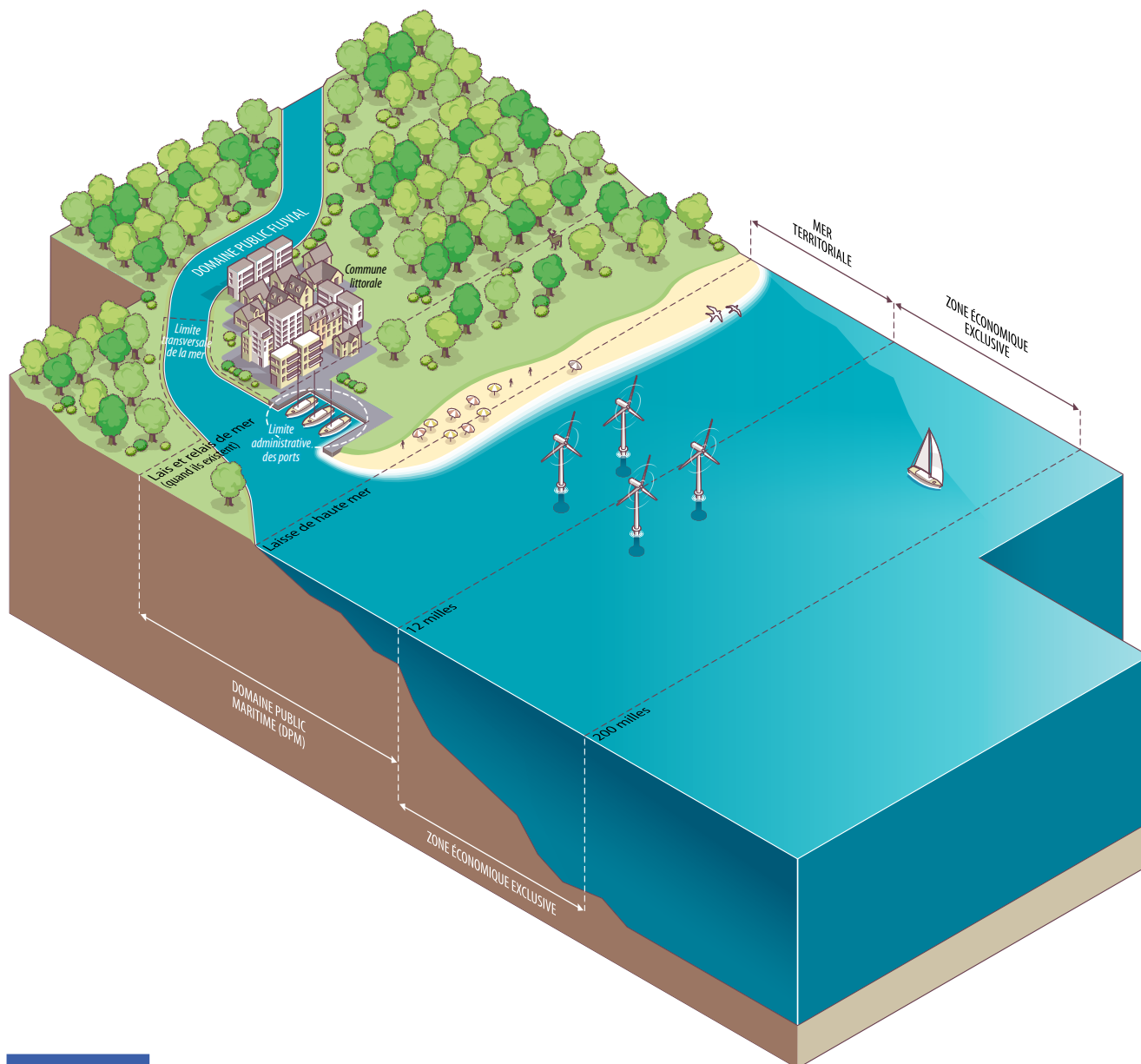




Bateau à Chausey.

Annexes

| | |
|---|----|
| Annexe 1 — Consistance du domaine public maritime naturel | 33 |
| Annexe 2 — Acteurs concernés par la création, la gestion et le suivi de la ZMEL | 34 |
| Annexe 3 — Cahier des charges pour la création d'une ZMEL | 36 |
| Annexe 4 — Glossaire | 40 |



Annexe 1

Consistance du domaine public maritime naturel

Article L. 2111-4 du Code général de la propriété des personnes publiques :

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 1^{er} décembre 1963, sous réserve des droits des tiers;
 - b) constitués à compter du 1^{er} 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.

Annexe 2

Acteurs concernés par la création, la gestion et le suivi de la ZMEL

| | Qui? | Compétence |
|---|--|--|
| L'État et ses services déconcentrés | Le préfet maritime en charge du littoral sur lequel est située la zone. En métropole, trois préfets maritimes sont notamment chargés de la sécurité de la navigation dans leur zone de compétence et siègent respectivement à : • CHERBOURG, pour les littoraux mer du Nord et Manche; • BREST, pour le littoral atlantique; • TOULON, pour la Corse et le littoral méditerranéen. | Autorisation d'occupation du DPM prise conjointement avec le préfet. Fixe les prescriptions de sécurité et de salubrité du plan d'eau. |
| | Le préfet de région avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) ainsi que le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm) | La Dreal contribue aux avis des services instructeurs et donne des avis au titre des sites et dérogations espèces protégées. Le Drassm gère le volet archéologie sous-marine. |
| | Le préfet du département dans lequel est située la zone, exerçant son autorité sur la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), avec la Délégation à la mer et au littoral (DML), ou les Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) / Direction de la mer (DM). | Autorisation d'occupation du DPM prise conjointement avec le Premar ou le délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Fixe les prescriptions de sécurité et de salubrité du plan d'eau. Services instructeurs du dossier de demande. |
| | La Direction départementale des finances publiques (DDFIP), qui regroupe les Services de direction, les Services des impôts des particuliers (SIP), les Services des impôts des entreprises (SIE), les Trésoreries, les Services de publicité foncière. | Détermine le montant des redevances domaniales. |
| Chargé(e) de mission Natura 2000 | | Peut être consulté dans le cadre du projet de ZMEL, préalablement au dépôt du projet afin de l'affiner, voire en cas de projet d'extension. |
| Les Missions régionales d'autorité environnementale (MRAE) | Autorité indépendante de l'État ou le CGEDD si décision du ministre dans le cadre de la procédure (par exemple pour les sites classés) ou le préfet de région. | Autorité environnementale qui rend les décisions d'examen au cas par cas et rédige l'avis de l'autorité environnementale le cas échéant. |
| Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL) | Établissement public de l'État. | Peut être titulaire bénéficiaire d'une convention ZMEL ou gestionnaire d'une ZMEL. Est consulté pour un projet de ZMEL situé à proximité de terrains lui appartenant ou mis à sa disposition. |

| | Qui? | Compétence |
|---|--|--|
| L'Office français pour la biodiversité (OFB) | Établissement public de l'État. Parc naturel marin. Parc naturel régional. | Contribue à la connaissance sur l'environnement marin et donne des avis environnementaux. |
| Les collectivités territoriales | Communes, groupements de communes. | Droit de priorité aux communes ou groupements de communes pour l'attribution de la convention ZMEL. |
| Le maire de la commune accueillant la ZMEL | Pris en sa qualité d'autorité de police administrative générale et de police administrative spéciale, ainsi que d'officier de police judiciaire. | Compétence de police spéciale sur l'espace maritime limitée à la bande des 300 mètres : <ul style="list-style-type: none"> • prérogatives de réglementation (baignade, plan de balisage en concertation avec les services de l'État en charge de la police en mer); • prérogatives d'action (le sauvetage, en relation avec le Cross, la verbalisation des infractions). |
| La Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) | Composée à parité de représentants des services de l'État, des élus et de la société civile (personnalités qualifiées dans le domaine concerné, représentants d'associations et d'activités professionnelles). | Consultée pour avis sur l'impact éventuel de la ZMEL sur son environnement et son paysage. L'avis de la CDNPS en formation est requis pour les dossiers de création de ZMEL, lorsque le projet se situe en espace remarquable caractéristique du littoral (article R. 2124-43 CG3P). |
| La Commission nautique | | Consultée pour avis sur les incidences des projets à l'égard de la circulation maritime et des usages locaux. |
| Les gestionnaires de ports | | Peut être titulaire d'une convention ou gestionnaire d'une ZMEL située en dehors des limites administratives portuaires. |

Annexe 3

Cahier des charges pour la création d'une ZMEL

Article 1 — Objet du marché

Le présent marché a pour objet la conception d'un projet de zone de mouillage et d'équipements légers sur le domaine public maritime naturel.

La prestation comprend une tranche ferme décomposée en trois phases et une tranche conditionnelle :

- **Tranche ferme :**
 - Phase n° 1 – Diagnostic du territoire et définition du projet de zone de mouillage.
 - Phase n° 2 – Appréciation des incidences du projet sur l'environnement et sur la santé.
 - Phase n° 3 – Constitution d'un dossier demande d'autorisation(s) pour le projet.
- **Tranche conditionnelle :** Installation des équipements maritimes de la zone de mouillage.

Article 2 — Pièces constitutives du marché

Le marché est constitué des pièces contractuelles suivantes, dont seul l'exemplaire détenu par la personne publique fait foi, énumérées par ordre décroissant de priorité :

- l'acte d'engagement ;
- le cahier des clauses particulières ;
- le cahier des clauses administratives générales ;
- la proposition du prestataire.

Article 3 — Présentation du cadre général de l'étude

3.1 – Contexte

Les zones de mouillage et d'équipements légers sont des espaces dédiés à l'accueil et au stationnement des navires, particulièrement nécessaire dans un contexte d'accroissement des pressions anthropiques liées au mouillage de navires et bateaux. Ce type de mouillages collectif participe au développement durable des zones côtières, en contribuant à une meilleure gestion de l'interface terre/mer, en conciliant les intérêts de la navigation, la sécurité et la protec-

tion de l'environnement. Le décret n° 91-1110 du 22 octobre 1991, pris en vertu de l'article 28 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, aujourd'hui codifié notamment dans le Code général de la propriété des personnes publiques aux articles L. 2124-5 et R. 2124-39 à R. 2124-55, encadre les procédures qui ont trait à l'implantation, la gestion et l'exploitation des ZMEL sur le domaine public maritime naturel.

La mise en place d'une ZMEL fait l'objet d'une convention approuvée par arrêté conjoint du préfet de département et du préfet maritime. D'une durée maximale de quinze ans, elle est précaire et révocable. Ainsi, elle peut être retirée avant terme dans l'intérêt du domaine occupé ou pour des motifs d'intérêt général. En conséquence, une ZMEL ne doit comporter aucun ouvrage permanent gagné sur la mer ou non relevable, en dehors des dispositifs d'amarrage et de mise à l'eau des bateaux.

Par ailleurs, un règlement de police définit les règles de navigation dans la zone de mouillage, les mesures à prendre pour son balisage ainsi que les règles à respecter en matière de sécurité, de prévention et de lutte contre les accidents, les incendies et les pollutions de toute nature. Enfin, selon les caractéristiques du projet de ZMEL et de son lieu d'implantation, celui-ci peut être soumis à une évaluation des incidences Natura 2000, voire une évaluation environnementale après examen au cas par cas, et éventuellement nécessiter la délivrance d'une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (ou le cas échéant faire l'objet d'une déclaration).

3.2 – Objectif

L'objectif principal de cette prestation est d'accompagner le maître d'ouvrage dans la définition de son projet, contribuer à l'obtention de la (ou des) autorisation(s) nécessaire(s) à la réalisation du projet et de procéder à l'aménagement d'une ZMEL sur la commune (ou sur les

communes) de XXX, afin de répondre aux demandes de mouillages dans ce secteur, de remplacer les mouillages individuels existants en les réorganisant et, le cas échéant, de réduire l'impact des mouillages forains sur la frange littorale.

3.3 – Périmètre

La prestation s'intéressera aux espaces marins de la commune (ou des communes) de XXX compris, a minima, dans la bande des 300 mètres à compter de la limite des eaux, correspondant à la zone d'exercice du pouvoir de police des maires en matière de baignade et d'activités nautiques. Le choix de la localisation exacte pour la mise en œuvre du projet sera fait par le maître d'ouvrage en concertation avec le comité de pilotage tel que défini à l'article 5.6. La liste des partenaires susceptibles d'assister le prestataire dans la collecte de données et informations sur le contexte et l'environnement du projet sera transmise par le maître d'ouvrage au démarrage de la prestation.

Article 4 — Description des prestations attendues

4.1 – Tranche ferme :

Phase n° 1 : Diagnostic du territoire et définition du projet de zone de mouillage

Il est attendu du prestataire qu'il étudie la faisabilité du projet d'aménagement d'une ZMEL dans la baie de XXX et qu'il dresse les contours de son organisation et de son fonctionnement général. Pour ce faire, il proposera d'une part un diagnostic de territoire — centré sur le littoral de la commune (ou des communes concernées) — et d'autre part un projet d'aménagement d'une ZMEL adapté au contexte décrit. Dans le cadre de cette phase, le prestataire devra, en particulier, s'intéresser à :

- La faisabilité politique du projet : description de l'aire d'étude au regard des besoins de la navigation (nautisme, plaisance); analyse des évolutions passées et des évolutions futures prévisibles relatives au développement durable du littoral de la commune; recensement des attentes des élus en charge du dossier et des usagers de la mer et des zones avoisinantes.
- La faisabilité technique du projet : recensement des équipements maritimes et terrestres existants en lien avec les activités nautiques et plaisancières; identification des enjeux et des besoins en matière de sécurité du plan d'eau et de préservation des sites, des paysages et des ressources biologiques du littoral; choix d'un ou plusieurs emplacements propices pour l'aménagement d'une ZMEL.
- La faisabilité économique du projet : définition d'un modèle économique (ressources financières, dépenses d'investissement et de fonctionnement); proposition d'un budget prévisionnel pour l'exploitation de la ZMEL; identification des sources potentielles de financements complémentaires.
- La faisabilité juridique du projet : proposition d'un mode de gestion (régie ou délégation de service public); identification des procédures réglementaires (environnementales, domaniales et urbanistiques) applicables au projet; définition des modalités de gestion des mouillages en dehors de la ZMEL (interdiction totale ou partielle); recommandations pour une bonne conciliation avec les autres usages (balisage, chenaux d'accès, affichage).

Le projet devra tenir compte de la sensibilité du milieu vis-à-vis des pressions déjà exercées et il devra intégrer, autant que possible, l'utilisation de techniques d'ancrage au sol respectueuses de l'environnement marin (mobilisation de mouillages innovants dits « écologiques » et limitation de l'emprise aux sols des équipements maritimes et terrestres associés à la ZMEL).

Phase n° 2 : Appréciation des incidences du projet sur l'environnement et la santé

Il est attendu du prestataire qu'il étudie les incidences du projet de ZMEL sur l'environnement et la santé, aussi bien pendant sa mise en œuvre que pendant son exploitation.

L'étude des incidences sur l'environnement devra être proportionnée au projet et devra tenir compte de l'avis de l'autorité environnementale après un examen au cas par cas dans le cadre de la procédure de l'évaluation environnementale prévue à l'article R. 122-3 du Code de l'environnement. Dans le cadre de cette phase, le prestataire devra, en particulier, s'intéresser à :

- L'état initial du site d'implantation : contexte climatique et océanographique ; cadre géologique et sédimentaire ; qualité des milieux naturels marins et terrestres concernés par le projet ; activités et usages littoraux ; cadre paysager et patrimonial ; risques naturels et technologiques ; documents de planification et de gestion à prendre en compte.
- Les incidences du projet sur l'environnement et la santé : impacts sur le sol et le sous-sol de la mer ; impacts sur l'écoulement et la qualité de l'eau ; impacts sur le milieu naturel terrestre avoisinant ; impacts sur la flore et la faune ; impacts sur les sites et espaces protégés ; impacts sur le paysage ; impacts sur les activités et le cadre de vie ; compatibilité avec les objectifs du document stratégique de façade ou de bassin.
- Les mesures de limitation des incidences : mesures d'évitement, de réduction des nuisances et compensatoires ; mesures temporaires et permanentes ; moyens de surveillance et de suivi.

Dans le cas où l'autorité environnementale a décidé qu'une évaluation environnementale est nécessaire, le prestataire réalisera une étude d'impact complète dont le contenu devra être conforme aux exigences de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

Phase n° 3 : Constitution d'un dossier de demande d'autorisation(s) pour le projet

Il est attendu du prestataire qu'il constitue un dossier administratif complet en vue de la sollicitation de la (ou des) autorisation(s) nécessaire(s) à la réalisation du projet. Pour ce faire, il constituera un dossier de demande d'autorisation domaniale dont le contenu devra être conforme aux articles R. 2124-41 du Code général de la propriété des personnes publiques et aux dispositions de la section 1, chapitre IV, titre I^{er} du livre II du Code de l'environnement (autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau, si le projet y est soumis). Dans le cadre de cette phase, le prestataire devra formaliser un dossier intégrant :

- La demande d'autorisation domaniale : qualité du demandeur ; plan de situation (1/25 000) et détaillé (1/1 500) de la zone ; caractéristiques techniques des mouillages ; modalités d'exploitation de la ZMEL, travaux d'aménagement et exploitation de la ZMEL ; évaluation des dépenses.
- L'éventuelle demande d'autorisation environnementale ou la déclaration au titre de la loi sur l'eau selon le classement dans l'une des rubriques de l'article R. 214-1 du Code de l'environnement.

4.2 – Tranche conditionnelle : installation des équipements de fond et de surface

À l'issue de l'instruction de la (ou des) demande(s) d'autorisation et en cas de délivrance de celle(s)-ci au profit du demandeur, la présente tranche conditionnelle pourra être affermie. Dans ce cas, il sera attendu du prestataire qu'il procède à :

- La préparation du site d'implantation du projet de ZMEL : enlèvement des macrodéchets et nettoyage de la zone ; suivi des éventuelles opérations d'archéologie préventive et éventuellement de sécurisation pyrotechnique.
- La mise en place des équipements maritimes : pose des équipements de surface et de fond selon le plan de balisage retenu ; test des équipements et définition

d'un protocole de maintenance (tenue/durée de vie face à l'oxydation et usure des chaînes et cordes, inspections, renouvellement préventif).

Article 5 — Définition des conditions d'exécution des prestations

5.1 – Compétences du prestataire

Listez ici les compétences attendues du prestataire.

5.2 – Données mises à disposition

Listez ici les documents mis à la disposition du prestataire.

5.3 – Livrables attendus

Tranche ferme :

- Phase n° 1 : rapport de diagnostic du territoire et de présentation du projet.
- Phase n° 2 : dossier d'étude des incidences du projet ou d'étude d'impact conforme aux dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.
- Phase n° 3 : dossier de demande d'autorisation domaniale conforme aux dispositions de l'article R. 2124-41 du Code général de la propriété des personnes publiques et de demande d'autorisation environnementale ou, le cas échéant, de déclaration au titre de la loi sur l'eau conforme aux dispositions de la section 1, chapitre IV, titre I^{er} du livre II du Code de l'environnement.

Tranche conditionnelle :

- Installation effective des équipements maritimes de fond et de surface.
- Protocole d'entretien des équipements.

5.4 – Modalités de livraison

5.5 – Calendrier et délais d'exécution

L'étude se déroulera selon les étapes et échéances suivantes :

Tranche ferme :

- Réunion de lancement au plus tard deux semaines après la notification du marché.
- Phase n° 1 : X mois à compter de la réunion de lancement du marché.
- Réunion de présentation au comité de pilotage de l'étude à l'issue de la phase n° 1.
- Phase n° 2 : X mois à compter de la validation des livrables de la phase n° 1.
- Réunion de présentation au comité de pilotage de l'étude à l'issue de la phase n° 2.
- Phase n° 3 : X mois à compter de la validation des livrables de la phase n° 2.
- Réunion de présentation au comité de pilotage de l'étude à l'issue de la phase n° 3.

Tranche conditionnelle : trois mois à compter de l'affermissement de la tranche conditionnelle.

5.6 – Suivi et pilotage

Précisez ici les modalités de pilotage de l'étude et de validation des phases de la prestation.

Article 6 — Dispositions pratiques

Précisez ici les dispositions pratiques liées au format et modalités de remise des livrables.

Article 7 — Jugement des offres

Listez ici les critères de jugements des offres au regard des exigences de la prestation attendue.

Article 8 — Prix des prestations

Le marché est conclu à prix révisable, global et forfaitaire, il est réputé comprendre toutes les sujétions inhérentes à la réalisation des prestations y compris les déplacements.

Annexe 4

Glossaire

Contravention de grande voirie (L. 2132-2 CG3P)

But : réprimer les atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation irrégulière du domaine public. Institué exclusivement par la loi ou par décret, ce régime de protection intéresse le DPM naturel et artificiel, le domaine public fluvial et certaines dépendances du domaine public terrestre.

Droit de priorité

Autorisations accordées par priorité aux communes ou groupements de communes.

Police des mouillages

Compétence attribuée aux officiers et agents de police judiciaire et fonctionnaires et agents de l'État habilités à constater les infractions à la police des ports maritimes, à la police de la navigation et à la police de la conservation du domaine public maritime et du domaine public fluvial.

Redevance domaniale

Traduction du caractère onéreux de l'autorisation d'occupation du domaine public. Redevance versée au service chargé du domaine.

Redevance usager

Règlement par l'utilisateur d'une redevance pour services rendus. L'utilisation des dispositifs de mouillages, leur entretien, l'entretien des ouvrages de mise à l'eau des navires, etc. peuvent donner lieu à une tarification fixée par le titulaire à son bénéfice.

Règlement de police

Établi conjointement par le préfet et le préfet maritime, pris après consultation du titulaire de l'autorisation, définit les chenaux d'accès et les règles de navigation dans ces chenaux et au voisinage de la zone, les mesures à prendre pour le balisage de la zone de mouillage, les prescriptions relatives à la conservation du domaine, la sécurité des personnes et des biens, la prévention et la lutte contre les accidents et les incendies et contre les pollutions de toute nature.

Règlement d'exploitation

Recueil des règles et bonnes pratiques de gestion, établi par le gestionnaire de la ZMEL et respecté par les usagers. Il définit ainsi les relations entre les usagers et le gestionnaire dans le périmètre de celle-ci. Il n'a pas de caractère réglementaire mais aide à la mise en œuvre de la gestion opérationnelle de la ZMEL.

Autorité administrative compétente

Représentant de l'État dans le département, en général le préfet de département. Cette autorité gère le domaine public maritime naturel, réceptionne le dossier, vérifie la présence de l'ensemble des pièces, organise les consultations et, le cas échéant, la participation du public ou l'enquête publique et délivre le certificat de projet, le cadrage préalable de l'étude d'impact ainsi que l'autorisation environnementale.

**Autorité
environnementale
(AE)**

Représentée par le préfet de région, l'AE du CGEDD ou la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE), ses principales missions concernent l'examen au cas par cas, le cadrage préalable et l'étude d'impact.

Autorisation

La décision des autorités compétentes (préfet de département et préfet maritime/commandant de zone maritime ou son homologue outre-mer) qui ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet.

**Autorisation
environnementale**

Avec l'autorisation environnementale, un dossier de demande unique est désormais constitué par le pétitionnaire. Ce dossier inclut les pièces communes de la demande d'autorisation environnementale, les pièces spécifiques à l'étude d'impact ou à l'étude d'incidence environnementale, les pièces spécifiques aux projets IOTA ou ICPE et des pièces complémentaires requises en vue de l'instruction.

**Cadrage préalable
du contenu
de l'étude
d'impact
(R. 122-4 C. Env.)**

Avec l'autorisation environnementale, un dossier de demande unique est désormais constitué par le pétitionnaire. Ce dossier inclut les pièces communes de la demande d'autorisation environnementale, les pièces spécifiques à l'étude d'impact ou à l'étude d'incidence environnementale, les pièces spécifiques aux projets IOTA ou ICPE et des pièces complémentaires requises en vue de l'instruction.

**Certificat de
projet**

Procédure facultative permettant de donner de la visibilité au porteur de projet sur les procédures, les règles et les délais, ainsi que des éléments portant sur la faisabilité du projet, tout en formalisant les réponses apportées par l'administration en phase amont.

**Enquête publique
(R. 181-36 et
R. 181-37 C. Env.)**

Cette procédure permet au public d'exprimer en toute liberté son opinion sur le bien-fondé de travaux de grande ampleur ou sur leurs modalités. Elle est organisée selon les modalités renseignées aux articles L. 181-10 et R. 181-36. D'après l'article R. 181-37, sont joints au dossier mis à l'enquête les avis mentionnés aux articles R. 181-19 à R. 181-32, ainsi que la tierce expertise mentionnée à l'article L. 181-13 si elle est produite avant l'ouverture de l'enquête publique. Les contributions et accords mentionnés aux articles D. 181-17-1 et R. 181-18 ne le sont pas, par dérogation aux dispositions de l'article R. 1238.

**Étude d'impact
(R. 122-5 C. Env.)**

Si elle est exigée par l'autorité environnementale par décision consécutive à une demande au cas par cas, 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, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. Le contenu attendu de cette étude est présenté dans l'article R. 122-5.

**Étude d'incidence
environnementale
(R. 181-14 C. Env.)**

Elle est proportionnée à l'importance du projet et à son incidence prévisible sur l'environnement. Elle présente notamment les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes du projet, l'évaluation des incidences du projet sur un plusieurs sites Natura 2000, les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé et les conditions de remise en état du site après exploitation.

**Évaluation
environnementale
(L. 122-1 C. Env.)**

Un processus constitué par l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après « étude d'impact », de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.

**Évaluation
des incidences
Natura 2000
(L. 414-4 C. Env.)**

Lorsqu'un projet risque d'avoir des incidences sur un site Natura 2000, il faut une évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation des incidences est une étude ciblée sur les habitats naturels et espèces pour lesquels les sites Natura 2000 ont été créés et qui doit être proportionnée à la nature et à l'importance des incidences potentielles du projet.

**Examen au
cas par cas
(R. 122-3 C. Env.)**

Demande à la suite de laquelle l'autorité environnementale détermine si le pétitionnaire doit réaliser une étude d'impact ou non. Pour effectuer cette demande, le pétitionnaire doit renseigner un formulaire Cerfa comprenant notamment une description des caractéristiques principales du projet (nature, localisation, dimensions, etc.) et une description succincte des éléments susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet.

**Porteur de
projet ou maître
d'ouvrage
(L. 122-1 C. Env.)**

L'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé ou l'autorité publique qui prend l'initiative d'un projet.

**Projet
(L. 122-1 C. Env.)**

La réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol.

Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.

**Ministère de la Transition écologique
et solidaire-Direction de l'eau
et de la biodiversité**

Tour Sequoia – 92 055 La Défense

Publication : Juin 2020

Crédits photos : Couverture Istock
pages intérieures DR, MTES, OFB / Longue Vue , Istock,
Illustrations Antoine Levesque

Conception et réalisation : Citizen Press, Paris.



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*