

GUIDE

6 bonnes raisons

d'organiser le mouillage côtier



LE PROPOS DU LIVRET

Ce livret a pour vocation d'inciter à une réflexion de projet autour du mouillage en accompagnement de la démarche de spatialisation de l'espace côtier émergente. Si le propos fondateur est la préservation du milieu marin côtier aux enjeux écosystémiques importants, le développement de la plaisance, la préservation de notre cadre de vie et du paysage composé par la façon dont il est vécu sont aussi à questionner. Les enjeux de sécurité, de compétence, d'adaptation au changement climatique et de gestion raisonnée du domaine public maritime sont parmi les thèmes abordés dans ce document.

POUR QUI ?

Décideurs, techniciens, ce livret vous permettra de construire une approche globale pour organiser le mouillage en mer. En mettant en avant les enjeux clefs de préservation de la mer —une responsabilité morale de chacun en vue du bien commun— ce guide rappelle en quoi, pour un territoire, organiser le mouillage peut être un atout de nature environnemental, économique (services pour le nautisme) et social (usages et activités récréatives en mer).



La question qui pique

À NOTER : avec la volonté de nourrir une réflexion, chaque chapitre de ce livret est ponctué par une « Question qui pique » à laquelle nous avons choisi de ne pas répondre, mais qui peut donner matière à discussion de fond de manière plus large : sociétale, éthique, citoyenne...



enjeux

Milieux marins



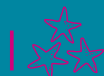
Risques



Ancrage territorial



Qualité d'accueil



Responsabilité
environnementale



Aménagement
du territoire



Sommaire

04 Préambule

06 Le constat

08 Organisation du Mouillage
> Définitions & Principes

**6 BONNES RAISONS
D'ORGANISER LE MOUILLAGE :**

10 1 Protéger
l'écosystème marin

14 2 Assurer la sécurité
des plaisanciers

18 3 Perpétuer l'ancrage
territorial

22 4 Améliorer la qualité
d'accueil

26 5 Promouvoir la responsabilité
environnementale

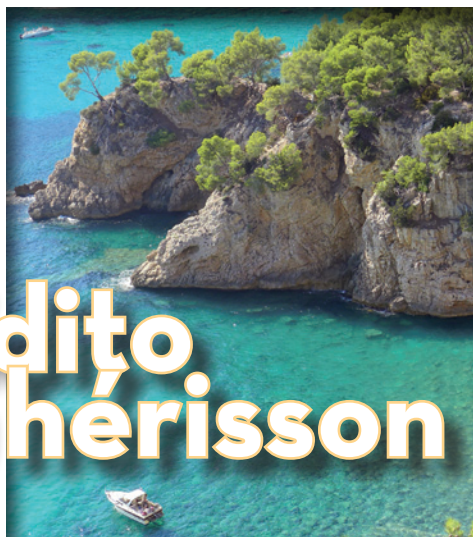
30 6 Rationaliser l'occupation
du domaine public maritime

34 Une palette de solutions

36 Fiche Outil

38 Bibliographie

L'édito du hériisson



UNE DÉMARCHE DE PROTECTION...

Pour faire face à la dégradation des milieux littoraux, aux pressions exercées par un tourisme massif et aux risques induits par la sur-fréquentation des espaces côtiers, la démarche d'organisation du plan d'eau permet d'aborder divers enjeux de gestion des zones côtières, dans un contexte socio-économique fluctuant, et sur fond de bouleversement climatique (modification du trait de côte, érosion des petits fonds côtiers, élévation du niveau de la mer) et de crise de la biodiversité en Méditerranée...

Tout comme [re]penser l'aménagement du territoire terrestre dépasse la simple spatialisaton, l'organisation du mouillage en mer impose de **[dé]penser nos pratiques dans un milieu sous pression** et, au-delà de la protection des espèces, questionne la gageure que représente l'essor du tourisme et de la plaisance dans un contexte exigeant de sécurité, d'impératif de qualité des eaux, de services publics... C'est une nouvelle manière d'occuper ces espaces fragiles motivée par protection de l'environnement qui est aujourd'hui proposée par les services de l'État.

UN ESPRIT,
DE LIBERTÉ!



Clap'12

Le mouillage organisé s'impose progressivement comme incontournable pour les communes littorales. La Préfecture Maritime de Méditerranée impulse depuis 2019 une politique volontariste traduisant localement les directives cadres « Stratégie pour le Milieu Marin » (DCSMM) et son **obligation d'atteinte du bon état écologique des eaux**, et « Planification de l'espace maritime » (DCPEM).



... EN RÉPONSE À UNE MUTATION DE LA PLAISANCE

En mer, pour pallier un contact humain difficile physiquement dans une nature de grandes étendues mouvantes et vides, la distance maintenue entre les hommes et l'absence de stabilité, le lien social existait malgré tout. Il se devait même d'être plus fort qu'à terre : c'est l'esprit des gens de mer et leur fraternité bien connue.

En mer, prix d'une liberté de tous les dangers, des codes de [sur]vie moraux et réglementaires garantissent la sécurité des hommes tout en étant invisibles aux yeux du néophyte, sans signalisation dans un horizon vierge... L'image mentale poétique d'une liberté absolue a été construite au fur et à mesure que ces codes se perdaient, dépassés par un rythme de vie moderne effréné.

Aujourd'hui, technologies, moyens d'assistances, motorisation qui changent le rapport au temps et inexpérience d'une nouvelle génération en recherche de sensations ponctuelles (location plutôt qu'engagement propriétaire à long terme) signent la perte de ce lien social en mer. Corollaire d'une montée de l'individualisme dans un milieu naturel menacé, considéré illusoirement comme le dernier bastion de liberté, cette mutation de l'activité laisse toute la place à l'incivisme et au non-respect de règles vitales en mer.

Devenant moins un mode de vie qu'un simple loisir, la plaisance n'est plus vécue mais consommée. L'émergence de comportements dangereux incite les autorités compétentes à un renforcement de maîtrise et de surveillance du plan d'eau. Dans ce contexte, pour éviter les risques et les conflits d'usage liés à une fréquentation accrue par baigneurs, pêcheurs, sportifs et plaisanciers, les balisages ont fait leur apparition. L'organisation du mouillage entre dans cette logique.

**Pour une Méditerranée vivante et une plaisance durable,
nous souhaitons ici accompagner le processus d'organisation du mouillage,
tout en appelant à une vigilance dans la mise en œuvre.**

Nathalie Caune
bénévole,
co-pilote du Réseau Mer



Le constat

Le développement de la plaisance impacte



La pratique des loisirs suit en mer un développement similaire à celui observé à terre, avec une progression et une démocratisation de ces loisirs et notamment de la plaisance, c'est-à-dire la navigation pratiquée pour le plaisir et le sport. Cette progression est notamment marquée depuis le milieu des années 2000, et peut-être encore davantage depuis la pandémie de Covid-19 en 2020.

Sous le terme générique de « **plaisance** », on distingue

- la petite plaisance, qui concerne des navires de taille inférieure ou égale à 24 m
- et la grande plaisance, relative à des navires de plus de 24 m.

C'est cette dernière qui est prioritairement visée par la réglementation récente en raison de l'impact de son ancrage, proportionnellement plus dommageable par son poids et sa taille, et surtout parce que les bateaux de ce gabarit mouillent généralement dans des fonds supérieurs à 10 m (et donc dans l'herbier). Toutefois, en proportion, la grande plaisance est nettement moins représentée sur la façade Provence-Alpes-Côte d'Azur que les petites unités.

• LES USAGES

La multiplication des bateaux sur le plan d'eau vient bousculer certaines habitudes. Baignade, pêche, activités nautiques telles que planche à voile, kayak, etc. ont souvent précédé l'activité plaisance dans le temps. Tout le monde évoluant dans le même espace, des conflits peuvent survenir entre activités et plaisance, ou entre plaisanciers, pour des raisons de promiscuité, de sécurité...



Le saviez-vous ?

En France, le développement de la plaisance représente 12 000 unités en plus par an.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur représente à elle seule 23 % de ces immatriculations et accueille, avec la Corse, 30 à 50 % de la grande plaisance mondiale.



• LES PAYSAGES

Le paysage est une relation vécue de notre environnement à travers le prisme culturel. Il requiert un subtil équilibre entre l'appropriation virtuelle du spectateur et la beauté vierge d'un lieu qui s'offre au regard. Ce qui fait dire à Jean-Marc Besse que *« L'espace du paysage, entrelacement vivant de l'humain et du monde, est un espace pré-subjectif et pré-objectif. »* Si une mer sans bateau n'est aujourd'hui plus envisageable, une surcharge peut être perçue comme une disharmonie du paysage, qui ne remplit plus dès lors sa fonction émotionnelle d'émerveillement. Recherché par le plaisancier en quête d'un mouillage agréable, comme par l'œil du promeneur, une perspective paysagère réduite à un « mur de bateaux » ne séduit pas.

• LA BIODIVERSITÉ

La régression de la biodiversité littorale – les petits fonds côtiers –, et notamment des prairies de posidonies, est attribuée aux effets cumulatifs de multiples facteurs de stress locaux, imputables aux activités humaines : anthropisation des littoraux, construction de ports, digues et autres plages artificielles, pollution sonores et lumineuses... et aux mouillages. Concernant ces derniers, les dégradations physiques sur les milieux causées par les ancrs sont importantes et le plus souvent irréversibles.

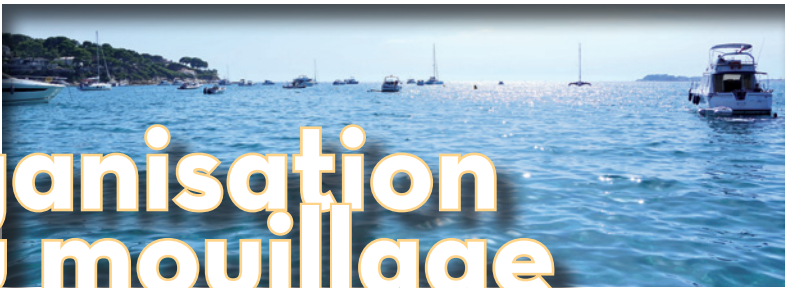
L'importance des herbiers de posidonies pour la biodiversité méditerranéenne est telle que l'atteinte à ces habitats affecte nécessairement le milieu marin en général et nos sociétés littorales dépendantes des services rendus par les herbiers (cf. p. 10).

La question qui pique

Maman, les p'tits bateaux sont-ils plus gentils que les gros ?

La moitié de la flotte mondiale de la grande plaisance, soit environ 1500 navires, croise en Méditerranée. Mais en 2022, cette grande plaisance ne représente localement qu'une trentaine d'immatriculations sous pavillon français en Provence-Alpes-Côte d'Azur contre 253117 pour les unités de moins de 24 mètres (soit 99,98%)...

En cumul, l'impact de la petite plaisance pourrait n'être pas si anodin ! D'autant plus que l'ancre qualifiée de *« petite plaisance »* d'un bateau de 23,99m n'aura pas le même l'impact de celle d'un bateau de 6 m !



Organisation du mouillage

⚡ **Attention !**
Organiser le mouillage
ce n'est pas que faire des ZMEL !

C'EST QUOI L'ORGANISATION DU MOUILLAGE ?

L'organisation du mouillage peut être comprise comme la **planification en mer** des endroits les plus favorables pour **permettre le déplacement et l'arrêt des bateaux, de la manière la moins impactante possible pour l'écosystème marin**, alors que l'activité de plaisance est actuellement en pleine mutation. Dans la dynamique de balnéarisation des littoraux, la navigation jusque là surtout pratiquée par des marins et pêcheurs connaît un fort essor tourné vers la plaisance de loisir. Ce développement et les pressions induites sur le milieu nécessitent de remettre en question la maîtrise de ces usages.

L'organisation du mouillage vise donc à définir, planifier et réglementer les zones côtières où le mouillage est autorisé ou interdit, et dans quelles conditions. Ainsi, l'organisation du mouillage désigne l'ensemble des solutions (méthodologiques, réglementaires, matérielles, techniques...), issues d'une réflexion concertée portée sur le plan d'eau. Les outils ainsi déployés visent à :

- limiter l'emprise et les impacts de la plaisance sur la biodiversité marine ;
- permettre une gestion et un contrôle des zones d'amarrage ;
- éviter la prolifération incontrôlée des mouillages pendant les pics de saison.

MOUILLAGE : action d'immobilisation du navire à l'aide d'une ancre reposant sur le fond de la mer ou de pieux hydrauliques ⁽¹⁾ s'enfonçant dans le sol de la mer.

ARRÊT : action d'immobilisation du navire sur un dispositif d'amarrage ou en utilisant un système de positionnement dynamique.

Définitions selon l'Arrêté 251/2023 de la Préfecture Maritime de Méditerranée

(1) Dispositif fixe d'ancrages écologiques.

Quelques outils mobilisables dans l'organisation du mouillage sont présentés en page 36, et d'autres seront peut-être à inventer...

Les pages qui suivent rappellent les intérêts pour le territoire de se lancer dans cette réflexion. Les étapes pas à pas d'une telle démarche sont proposées dans un ensemble complémentaire de nos fiches techniques « Organiser le mouillage ».



principes

L'organisation du mouillage s'appuie sur les **6 principes** rappelés dans la **Stratégie de gestion des mouillages en Méditerranée** :

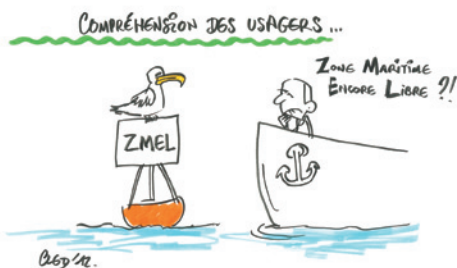
- **La mer est un bien commun et le domaine public maritime est inaliénable.**
- **Le développement de la plaisance doit respecter la qualité environnementale et paysagère des sites.**
- **Le développement de la plaisance ne doit pas se faire au détriment des autres usages.**
- **Le mouillage doit être une pratique temporaire et saisonnière.**
- **Le mouillage n'a pas vocation à répondre à l'insuffisance structurelle de places dans les ports.**
- **La liberté du plaisancier doit s'accompagner d'un comportement responsable vis-à-vis de l'environnement et des autres usages.**

Il s'agit donc de limiter les dégâts des mouillages sur les milieux marins ; offrir aux plaisanciers des conditions d'accueil à faible impact (dispositifs limitant l'empreinte au sol associant bouées de sub-surface et surface) et réversibles (bouées, pontons...), en respect de l'intégrité des fonds marins et des milieux ; et enfin veiller à la sécurité du bassin de navigation, tout en rationalisant l'occupation de l'espace maritime.

AOT OU ZMEL, QUELLES DIFFÉRENCES ?

Les zones de mouillages et d'équipement légers (ZMEL) représentent une rationalisation administrative : on passe d'une multitude de demandes individuelles d'autorisations d'occupation temporaire (AOT) à la constitution d'un dossier unique. Elles permettent ainsi une collectivisation de l'usage des bouées, une meilleure visualisation du périmètre concerné et la possibilité d'un règlement conditionnant l'accès incluant certaines normes de sécurité ou d'environnement.

Un guide spécifique sur les ZMEL a été édité par les services de l'État (cf. Bibliographie p. 38).





Protéger l'écosystème marin

FAIRE RESPECTER LA RÉGLEMENTATION

Différentes réglementations, internationales, européennes et nationales, prévoient la protection d'espèces ou d'habitats marins, parmi lesquelles la Cymodocée, les Zostères et la Posidonie. Le Code de l'Environnement prévoit un régime de protection interdisant toute destruction totale ou partielle de ces espèces, quelle que soit la forme prise au cours de leur cycle biologique, ainsi que tout transport, vente, utilisation...

L'arrêté 123/2019 de la Préfecture Maritime et les arrêtés locaux de déclinaison simplifient l'application de cette réglementation et son contrôle. En effet, cet arrêté interdit tout simplement de mouiller dans une zone correspondant à un habitat d'espèces végétales marines protégées, lorsque cette action est susceptible de lui porter atteinte. ⁽²⁾

Pourquoi tolérer en mer ce que nous ne pouvons tolérer à terre ?

De la même manière qu'on n'abat pas des arbres pour se garer en forêt, il n'est pas acceptable de dégrader les fonds marins pour passer la journée en mer.

(2) Se reporter à la fiche Les fondamentaux n° 1 de notre livret technique «Organiser le mouillage».



©N. Caune



©D. Laurent

Réglementation Biodiversité Résilience climatique Prospective

PROTÉGER LE VIVANT QUI CONDITIONNE L'ÉCONOMIE LOCALE

Le transport maritime excepté, toutes les activités économiques côtières ou maritimes dépendent d'un milieu en bonne santé, et donc d'une biodiversité vivante et fonctionnelle :

- ➡ Habitats pivots ou nurseries qui garantissent la ressource halieutique ;
- ➡ Trait de côte fonctionnant selon les principes naturels qui favorisent la résilience des plages, et donc l'activité balnéaire ;
- ➡ Paysages sous-marins riches et diversifiés supports d'une activité de plongée génératrice de revenus ;
- ➡ Tourisme dépendant de la qualité de territoires non dégradés ayant chacun leurs caractères propres.

LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

.....

- *Convention de Barcelone, protocoles ASPIM et GIZC*
- *Directive européenne Habitat Faune et Flore*
- *Arrêté du 19 juillet 1988 relatif à la liste des espèces végétales marines protégées*
- *Art. L 411-1 du code de l'Environnement*
- *Document stratégique de façade Méditerranée (DSF 2022-27)*
- *DO1-HB-OEO9-AN1 : Mettre en œuvre la stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages de navires.*
- *Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE 2022-2027).*

Le saviez- vous?

En Méditerranée,
30 à 40 % du produit
de la pêche
(faune commercialisée)
est directement lié
à la présence de Posidonie.

Plus d'info : <https://www.mare-gionsud.fr/actualites/detail/le-plus-precieux-de-nos-herbiers>

DE NOTRE CAPACITÉ À PROTÉGER
CET ÉCOSYSTÈME MAJEUR
DÉPEND LA RÉSILIENCE
DU LITTORAL ET DES AMÉNITÉS
QUE NOUS EN RETIRONS.
LE PROTÉGER, C'EST MAINTENIR
L'HABITABILITÉ ET LA VIABILITÉ DE
NOS TERRITOIRES LITTORAUX.



AMÉNITÉS ÉCOSYSTÉMIQUES

Écosystème pivot, l'herbier de posidonie joue un rôle écologique majeur pour la biodiversité marine. Véritable nurserie, il permet la reproduction d'une flore et d'une faune variée (poissons, mollusques, crustacés...) qu'il abrite et nourrit, en son sein ou à proximité ; il assure le développement de la « ressource » halieutique. Il est aussi reconnu en tant qu'habitat support de nombreux services dont nous profitons, et non des moindres : production d'oxygène (1m² d'herbier produit 14 litres d'oxygène par jour), filtration de l'eau (clarté et épuration), séquestration du carbone, stabilisation des fonds et des plages, amortisseur de la houle et maintien du trait de côte grâce aux banquettes de posidonies.

UN ALLIÉ FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les grandes étendues recouvertes par cette plante sont comparables à des forêts sous marines : elles assurent les mêmes fonctions d'atténuation face au changement climatique, et ce, à moindre coût et sans déployer des trésors de technologie, par le recours aux solutions fondées sur la nature.

Il nous faut d'autant plus les protéger qu'en raison de leur localisation en zone côtière à des profondeurs limitées (de 0 à 40 mètres de profondeur), les herbiers sont eux-mêmes déjà menacés par le changement climatique (sensibles à une augmentation des températures et à une modification de la bathymétrie, lesquelles peuvent entraîner une régression

Le saviez-vous ?

La valeur économique des services rendus par les herbiers de Posidonie en France a été estimée en moyenne à 580 928 euros/ha/an soit plus de 46 milliards d'euros par an au minimum pour l'herbier vivant (79 852 ha) en France.

Source : [Medtrix 2021](#)

LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

.....

• Art. L411-1 du code de l'environnement, interdit « la destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toutes autres formes prises par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimen prélevé dans le milieu naturel. »



significative), alors qu'ils subissent déjà de nombreuses pressions anthropiques (impactés par aménagements du littoral, pollutions, déséquilibre sédimentaire, turbidité, chalutage, activités nautiques dont plaisance / mouillage).

Selon un rapport de l'Agence de l'eau RMC et Andromède Océanologie, quelques 7670ha d'herbiers de posidonies morts (ou matte morte) ont été cartographiés le long des côtes françaises, soit une perte annuelle de 4,5 milliards d'euros en 2021. Si nous voulons bénéficier encore des services écosystémiques que nous fournissent gratuitement les herbiers, il convient d'agir sur les pressions que nous pouvons maîtriser rapidement. Les mouillages, les aménagements et équipements liés à la plaisance font partie des menaces sur lesquelles nous pouvons agir concrètement.

Selon le degré de vulnérabilité du site, le niveau de protection choisi pourrait aller, avec accord des services de l'État, jusqu'à la complète interdiction de mouillage (ZIM).

DES CHIFFRES DÉJÀ ENCOURAGEANTS

Depuis le début de la politique de limitation du mouillage en 2016 (arrêté n°155/2016), le suivi du mouillage des navires de plus de 80m (Medtrix, 2021), montre déjà en quelques années un changement des pratiques. Le mouillage dans l'herbier de posidonie, estimé à plus de 20% avant 2016, atteint environ 2% en 2021 ! Toutes catégories confondues pour les plus de 24m, grâce à l'analyse des données AIS (système d'identification automatique obligatoire sur tous les navires de plus de 300 tonneaux et sur les navires à passagers), la pression du mouillage dans l'herbier passe de 36% en 2019 à 14% en 2021.

La question qui pique

Les ZMEL risquent-elles de devenir des parkings en mer ou des « plages flottantes » ?

Motivées par l'argument de protection du milieu «Posidonie», les ZMEL sont un outil à la disposition des collectivités. Cependant leur déploiement conditionné par un seuil de rentabilité (équilibre budgétaire) pourrait aiguïser d'autres appétits au-delà de ce seuil (recherche de bénéfice), divergents de la seule motivation écologique d'intérêt public. Le malheur des plages en érosion et le manque de places dans les ports feront-il le bonheur d'un business du mouillage de loisir ?



Assurer la sécurité des plaisanciers

MUTATION DE LA PLAISANCE

La plaisance a beaucoup évolué au cours des dernières décennies. Ce constat unanimement partagé chez les acteurs de la mer fait état d'un changement réel de la pratique.



On ne parle plus de marins, mais de plaisanciers.

L'évolution sémantique témoigne de l'évolution des pratiques. Les plaisanciers apparaissent aujourd'hui davantage comme des consommateurs de la mer que comme des navigants ou des marins. On constate également un accroissement significatif de cette tendance après les périodes de confinement liées à la crise Covid. Cela se traduit dans une approche de la mer plus accidentogène (+169% de décès depuis 2019). La Préfecture maritime met en cause la fréquentation accrue, l'inexpérience, l'impréparation, les comportements irresponsables.

Deux dynamiques se croisent : d'une part, la disparition progressive des plaisanciers expérimentés avec une moyenne d'âge élevée (62,7 ans), qui s'accompagne d'une moindre transmission familiale et de l'insuffisance de l'apprentissage (permis côtier) ; d'autre part, l'accès facilité à la plaisance avec des pratiques plus ponctuelles (location ou partage) et de moindre effort (préférence pour le moteur plutôt que la voile, recherche d'une réduction du nombre des manœuvres, recours aux applications)...



APAISEZ LES ZONES D'USAGES

La spatialisation implique de délimiter des zones dédiées aux différentes activités présentes sur un plan d'eau, y compris l'arrêt des navires. De fait, cela permet de réguler le périmètre de ces activités et le nombre de pratiquants (pression de fréquentation), et de définir des règles dans les zones imparties.

Côté mouillage, la délimitation de zones de mouillage permet une maîtrise plus ou moins forte selon que le mouillage est libre ou sur bouée. La présence de bouées d'amarrage (ZMEL) assure les cercles d'évitement réduisant



Le saviez-vous?

Dans la région, 85,3% des immatriculations sont des bateaux à moteur !

Source : Gouvernement,
La plaisance en chiffres 2021-2022



ainsi les risques de conflit liés à une trop grande proximité entre les mouillages (risque de collision, d'échouage...) et met en évidence les places disponibles.

SÉCURISER LES NAVIRES

Un plan d'eau organisé suppose une surveillance par son gestionnaire. Cela implique un minimum de moyens dédiés : présence d'équipes sur place, rondes régulières, moyens matériels... Cette présence permet le contact avec les usagers et leur information régulière, ainsi qu'une connaissance actualisée par le gestionnaire de l'occupation du site. C'est un facteur sécurisant pour le plaisancier qui sait pouvoir trouver un site tranquille et accueillant où dormir et quitter le navire — contrairement, au mouillage dit « forain » (sur son ancre) où une présence permanente à bord reste obligatoire pour faire face à tout imprévu, comme cela est préconisé par la réglementation internationale. Le plaisancier sait aussi pouvoir y trouver de l'aide en cas de besoin.

En contraignant à une densité maximale prédéfinie, les bouées fixes (ZMEL) délimitent et maintiennent les cercles d'évitement des bateaux au mouillage, qui tendent fâcheusement à se réduire en cas de fortes fréquentations.

Le saviez-vous ?

D'après les chiffres de la SNSM, l'année 2021 post-covid a vu une augmentation de 30% des opérations de sauvetage en mer...

LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

.....

La plaisance motorisée est soumise à un apprentissage de règles de navigation. Pour réguler une fréquentation sans cesse grandissante et pour préserver la sécurité de multiples activités qui s'exercent sur les plans d'eau, les réglementations se sont multipliées progressivement ainsi qu'un balisage saisonnier qui spatialise les différentes zones dédiées aux baigneurs, aux engins à moteurj circulant à des vitesses limitées...



© P. Paoli



ÉVITER LES IMPACTS SUR LE MILIEU MARIN

Un plan de mouillage, quel que soit l'outil mis en place (zone d'interdiction de mouillage, plan de balisage, ZMEL...) donne la possibilité au gestionnaire d'imposer, par le biais d'un règlement ou d'une convention, des conditions d'équipement et d'assurance aux navires souhaitant mouiller dans sa zone à l'instar de ce qui peut être exigé dans un port !

Dans une ZMEL par exemple, un règlement d'exploitation permet d'imposer une assurance pour sécuriser juridiquement les dommages, ainsi que des mesures environnementales telles que l'obligation de cuves à eaux grises pour maîtriser les risques de dégradation du milieu. Une convention entre État et gestionnaire pourrait ainsi fixer des mesures compensatoires éventuelles, l'obligation de remise en état du Domaine Public Maritime (DPM) ou encore établir un comité de suivi des milieux.

Dans cette dimension sécuritaire, l'organisation du mouillage peut être vue comme une compensation à la non maîtrise d'une nouvelle plaisance. Ces mesures peuvent être mal ressenties par les marins expérimentés et professionnels qui ont, en France, une formation de haute qualité (permis hauturier, diplômes de la marine marchande...).

La question qui pique

Le permis bateau est-il aujourd'hui suffisant pour naviguer en toute sécurité ?

Le permis plaisance option côtière (en mer), obligatoire pour le pilotage d'un bateau de plaisance de plus de 6 chevaux (il n'y a pas de puissance maximale, ni de limite de taille), comporte une formation théorique minimale de 5h.

La formation pratique est de 3 heures 30, dont 2 heures en conduite.

source : www.service-public.fr

Perpétuer l'ancrage territorial

PRÉSERVER LE LIEN DES HABITANTS À LA MER

Sur le littoral méditerranéen, la mer fait partie intégrante des traditions et du quotidien des habitants. Qu'ils en vivent ou non, ils ont un lien étroit avec la Méditerranée, et posséder un petit bateau familial est d'usage dans les villages ou petites villes littorales qui, avant le développement de la balnéarité, étaient essentiellement des ports de pêche. Nombres d'événements populaires rappellent encore ce lien : la Nuit des pêcheurs à Toulon, les Bravades à Saint-Tropez, les joutes dans une majorité de ports, les régates...

« **Le paysage, c'est habiter le monde et être habité par lui.** ⁽³⁾

Jean-Marc Besse

UN PATRIMOINE IMMATÉRIEL ET SUBJECTIF

Le paysage est une relation vécue de notre environnement à travers le prisme culturel. Il requiert un subtil équilibre entre l'appropriation virtuelle du spectateur et la beauté d'un lieu non altéré qui s'offre au regard.

Un paysage est un espace de relations : la nature, le territoire, le regard de celui qui l'habite s'associent et se transforment réciproquement. Le caractère d'un lieu résulte d'un système contextuel de nature et d'histoire. Ce qui fait dire à la paysagiste Jacqueline Osty, Grand Prix de l'urbanisme 2020, que « *Le paysage est le résultat d'une forme d'alchimie qui croise de nombreuses thématiques.* »

(3) *La Nécessité du paysage* (Parenthèses, 2022), Jean-Marc Besse.



La plaisance, au sens propre de la recherche du moment plaisant, incarne particulièrement cette relation du vécu et d'un espace qui nous contente déjà par les yeux. Le paysage devient patrimoine lorsque le spectateur s'y reconnaît intimement par une mise en relation émotionnelle, personnelle ou familiale.

Les habitants d'un lieu considèrent souvent le paysage comme le leur, associant certains de ses éléments à leur propre histoire. Aussi se sentent-ils volontiers concernés par des changements dans le panorama.

Lieux vécus Patrimoine immatériel Culture locale Esprit des gens de mer Caractère

UN VÉCU EN MUTATION

La croissance démographique, la mobilité des personnes, la démocratisation des loisirs dont les sports nautiques, mais aussi l'aménagement et l'équipement croissants des ports, la recherche d'un confort toujours amélioré et une société de plus en plus orientée vers la consommation ont contribué à l'émergence puis au développement d'une plaisance plus équipée, plus grande, plus ponctuelle... et au passage de générations de marins à des usagers de la mer en quête de plaisirs variés et immédiats.



Le saviez- vous ?

Dans une décision n°464855 du 4 octobre 2023 relative à l'éolien terrestre, le Conseil d'État indique que, pour apprécier le paysage et les atteintes qui peuvent lui être portées, le juge doit prendre en compte ses dimensions « historiques, mémorielles, culturelles et artistiques, y compris littéraires ».



© PN des Calanques

On ne peut pas tout interdire. Même un parc national ne s'envisage pas sans bateau.

Il s'agit d'avoir une réflexion sur comment créer de l'attractivité pour la plaisance tout en maintenant un équilibre avec l'environnement. Stéphane Penverne, PN Port Cros

RESPECTER LE CARACTÈRE DES LIEUX

En terme de projet, il convient d'anticiper ce que sera le littoral de demain et la façon dont il sera abordé, et par qui. Le paysage est une notion complexe qui englobe un ensemble de points de vue, parmi lesquels celui de l'usager qui voit la mer depuis la terre.

«Le patrimoine naturel, culturel et paysager des îles et du littoral détermine le "caractère" de ce territoire sur lequel se construit un sentiment d'appartenance fort et partagé. Il fonde la notoriété et l'attractivité de cet espace, socles de l'économie locale.»

Extrait de la charte de Port Cros, 2014.

Le respect de l'identité des grands ensembles paysagers évite le risque d'une banalisation des paysages et des espaces aménagés. Ce patrimoine immatériel appelle une préservation et une mise en valeur. Il impose de porter une attention particulière à la capacité des sites à accueillir des visiteurs en nombre sans la menace que représenterait une saturation : aménagements touristiques non intégrés, impact sur la faune, pollution de l'eau, impacts sociaux du tourisme estival sur la population locale, etc. Ce qu'a rappelé le paysagiste Alain Freytet, Grand Prix National du paysage, lors de son intervention au Forum mouillage en 2022 : *« Pour traiter le paysage, il faut des spécialistes comme des paysagistes-concepteurs pour préciser la composition*



du projet et choisir la localisation de la grappe, la façon dont les bouées peuvent être disposées... Cela permet aussi d'imaginer l'inscription de ces ZMEL dans le paysage, en offrant un nouveau motif du paysage. »

L'intervenant a aussi fait remarquer que parmi les acteurs, très peu comprennent réellement les enjeux paysagers, ce qui peut être problématique dans l'élaboration d'un projet de ZMEL. *« Le paysage doit être partagé par tous les acteurs. C'est un travail de récolte et de patrimoine commun. »*

UNE VISION PARTAGÉE

Dans le cas d'une baie particulièrement riche en Posidonie à protéger, la prise en compte du vécu local et l'écoute des ressentis et pratiques aident à déterminer une combinaison possible d'outils pour réduire la pression sur les fonds marins : interdiction de mouillage sur les secteurs les plus fragiles, ancrages écologiques sur d'autres endroits accueillants moins vulnérables, saisonnalité des dispositifs...

Ainsi même limitée lors des pics saisonniers, la fréquentation côtière de plaisance peut être maintenue, tout au long de l'année, pour les habitants.

La question qui pique

Peut-on faire paysage sans celui qui le regarde ?

La concertation apparaît essentielle à chaque phase de l'élaboration d'un projet d'organisation de mouillage. *« Personne n'est plus sensibilisé à la qualité de cet environnement que les plaisanciers. Et pour cause, on n'a pas envie d'avoir un environnement dégradé. Qualité de l'eau, personne n'a envie d'une eau sale. Paysage, personne n'a envie de voir des bouées partout. »*

Parole de plaisancier



4 | Améliorer la qualité d'accueil

La qualité de l'accueil qu'un territoire peut proposer repose sur divers paramètres. En premier lieu, les caractéristiques naturelles, paysagères, culturelles constituent une base spontanément reconnue. Les qualités humaines d'un territoire viennent aussi assez facilement à l'esprit, à commencer par l'hospitalité ou la serviabilité des lieux d'hébergement ou de restauration.

LA QUALITÉ PLUTÔT QUE LA QUANTITÉ

Des études récentes sur les aspirations des Français pour leurs vacances mettent en évidence une quête de déconnexion-dépaysement, et de détente-relaxation, mais aussi l'envie de prendre son temps et d'activités de plein air. Sans pour autant perdre en confort...



**Ok pour promouvoir
un territoire d'exception
mais il faut tenir la promesse...**

Autant de points auxquels les activités littorales ou de plaisance peuvent répondre... sous réserve des choix faits dans les territoires. L'organisation de mouillages collectifs peut permettre de dimensionner l'accueil de la plaisance sur le bassin de navigation étudié dans le respect des milieux et du paysage – ce que touristes ou pratiquants locaux attendent de leur lieu de villégiature à 54 % – et dans la conciliation avec d'autres usages (création de bonnes conditions d'usage partagé des sites).



©PN des Calanques



DE LA FRÉQUENTATION À LA SURFRÉQUENTATION

Le bassin méditerranéen est la première destination touristique mondiale, recevant chaque année environ 360 millions de visiteurs, concentrés sur les mois d'été et dans les zones côtières, et 26 millions de croisiéristes⁽⁴⁾. Le Nord-Ouest méditerranéen regroupe même 80 % des touristes de la zone. La Côte d'Azur reçoit dix millions de touristes par an (180 millions de nuitées touristiques pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2021)⁽⁵⁾.

Ce passage d'une masse touristique acceptable (c'est-à-dire à impacts estimés faibles) à une masse trop importante au regard des impacts générés sur l'environnement est ressenti de plus en plus fortement par les gestionnaires comme par les usagers. Des actions de démarketing, de régulation de la fréquentation ou de contingentement se mettent peu à peu en place sur les territoires les plus sensibles, dont les parcs nationaux certes moins représentatifs mais qui sont souvent avant-gardistes en matière de gestion (accès sur réservation de la Calanque de Sugiton, régulation des navettes de Port-Cros et Porquerolles).

(4) source : PNUE/PAM et Plan Bleu, 2020. *Etat de l'environnement et du développement en Méditerranée : 10 infographies pour comprendre l'état de l'environnement et du développement en Méditerranée.*

(5) sources : <https://www.maxicours.com/se/cours/le-tourisme-mediterranee/> et Comité régional du tourisme, 2022. *Bilan 2021 de la fréquentation touristique régionale*, <https://provence-alpes-cotedazur.com/espace-pro/le-kiosque/nos-etudes/bilan-2021-de-la-frequentation-touristique-regionale/>

Le poison c'est la dose !

Paracelse



APPRÉHENDER LA CAPACITÉ DE CHARGE DU MILIEU ET LA RESPECTER

Cette question de la fréquentation /surfréquentation a amené certains territoires à travailler sur la capacité de charge. Cette dernière est définie par le Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE/PAM) comme la capacité d'un écosystème ou d'un environnement à accepter une activité d'une certaine intensité sans préjudice pour la santé humaine et/ou l'environnement.

Appliquée à la problématique du mouillage, bien que la question ne se pose pas pour l'herbier en lui-même dans lequel le mouillage est interdit par défaut (AP 123/2019), la capacité de charge peut être comprise comme le niveau de pression « mouillage » qu'un site dans son ensemble peut tolérer sans dégradation (mécanique, chimique, ou du point de vue paysager...) et sans que les autres usagers n'en pâtissent.

Ces considérations seront dictées par la sensibilité du milieu et espèces présentes (étude d'impact dans le cadre de l'AOT ZMEL), la présence d'autres activités (nature, nombre... et impacts de celles-ci) et la capacité des structures gestionnaires à déployer et à entretenir les éventuels équipements nécessaires... Elles permettront d'estimer le périmètre, la quantité de bouées utiles et les conditions optimum pour que les navires puissent stationner sans dommage ni pour le milieu ni pour les autres activités.

Le saviez- vous ?

En 1986, la loi Littoral consacre la notion de capacité d'accueil des territoires (art. L 121-21 du Code de l'Urbanisme)

LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

.....

Protocole GIZC de la convention de Barcelone

- Art.19-3 - «Les évaluations environnementales devraient tenir compte des impacts cumulatifs sur les zones côtières, notamment en accordant une attention particulière à leurs capacités de charge.»



©M. Brichet

RÉFLÉCHIR AU TOURISME QU'ON VEUT

Au-delà des questions de dimensionnement à donner aux équipements, l'organisation du mouillage pose la question du tourisme souhaité et souhaitable pour un territoire. En effet, l'espace alloué, les sites, les équipements en mer et à terre, la taille de navires accueillis, les services annexes qu'une collectivité accorde à la plaisance témoignent des choix opérés.

En allant plus loin encore, cela pose la question des vocations et des priorités – tourisme de masse, attractivité ou qualité d'accueil – qu'une collectivité souhaite donner à son territoire.

TOURISME ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

Entre le tourisme et le changement climatique s'opère une dialectique d'interactions : les acteurs adaptent d'emblée leurs pratiques à de nouvelles conditions : multiplication des pauses baignades par les navires de promenade en mer (pouvant impliquer le recours à un mouillage écologique), décalage saisonnier du tourisme, report vers d'autres littoraux...

La question qui pique

Jusqu'à quel point le développement de la plaisance est-il soutenable ?

Il est hautement envisageable que le changement climatique et les multiples crises sanitaires et sociales viennent à perturber le développement de l'activité de plaisance en lien étroit avec un milieu déjà sous pression.

L'organisation du mouillage vise une approche consensuelle entre écologie, culture et économie de loisirs. Qu'en sera-t-il demain ?

Peut-être faudra-t-il réfléchir à de nouveaux modes de fréquentation du littoral méditerranéen devenu trop chaud, envahi de méduses, donc moins attractif...

Promouvoir la responsabilité environnementale

NOTION DU BIEN COMMUN

Les communs ou biens communs sont des ressources matérielles ou immatérielles, publiques ou privées, dont nous décidons collectivement qu'elles doivent être accessibles et/ou gérées « en commun, au service du bien commun » ⁽⁶⁾.

La mer, le paysage et l'air qu'on respire sont des biens communs qui ne sont en principe pas limités par l'usage qu'on en a. Pourtant la pression par le nombre sur le milieu naturel a des impacts.

Les biens communs sont souvent des ressources naturelles. Le littoral et l'espace marin entrent dans cette définition : tout le monde y a accès, mais la présence d'un trop grand nombre de personnes réduit cet accès ou dégrade la qualité du bien pour d'autres.



**La liberté du plaisancier
doit s'accompagner d'un comportement
responsable tant à l'égard de l'environnement
que des autres usages.**

Un des 6 grands principes
de la Stratégie Mouillage en Méditerranée.

Considérant que « la liberté des uns s'arrête où commence celle des autres », mécaniquement plus on est nombreux, moins on a de liberté. Parallèlement, plus on est nombreux, plus la pression sur les milieux est forte.

(6) source : <https://creg.ac-versailles.fr/les-biens-communs>

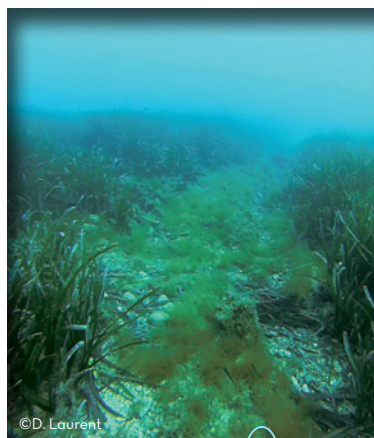


©D. Calmet

DEVOIR DE PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

La Charte de l'Environnement renforce des principes préexistants : droits d'information et de participation prévus par la Convention d'Aarhus, responsabilité environnementale (dont principe pollueur-payeur) et principe de précaution.

Dans une décision de 2020 (n° 2019-823), le Conseil constitutionnel s'appuie sur le préambule de la Charte et consacre la préservation de l'environnement comme enjeu supérieur à la liberté d'entreprendre, y compris pour les effets à l'étranger d'activités exercées en France.



©D. Laurent

Devoir
Pédagogie
Acculturation
Sensibilisation
Concertation
Formation

LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

.....

Construction de jurisprudence initiée par FNE Provence-Alpes-Côte-d'Azur

• *Reconnaissance du préjudice écologique pour destruction de Posidonie par un yacht de 26 m dans les Alpes-Maritimes (jugement du Tribunal maritime de Marseille du 20 octobre 2023).*

Le saviez- vous?

La Charte de l'environnement de 2004 a valeur constitutionnelle puisqu'elle a été intégrée au « bloc de constitutionnalité » à la faveur de la révision du 1^{er} mars 2005.

Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Article 2 de la Charte de l'environnement

RESPONSABILITÉ DU MAIRE

En qualité de gestionnaire du domaine public communal, le Maire doit contribuer au respect de l'environnement en entretenant des espaces naturels et en limitant les risques naturels. Agent exécutif de la collectivité territoriale, il est en lien avec d'autres acteurs institutionnels comme le Conseil Départemental (patrimoine des Espaces Naturels Sensibles) ou le Conservatoire du Littoral (stratégie foncière de préservation). Représentant de l'État (sous l'autorité du préfet ou du procureur de la République) dans le cadre de la déconcentration, le maire exerce des **pouvoirs de police administrative** (chargé « d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques », article L. 2212-2 du Code Général des Collectivités Territoriales) et est **officier de police judiciaire** sous l'autorité du procureur de la République.

Ses pouvoirs de police touchent à des domaines d'exercice variés, dont l'environnement et l'urbanisme. Il est notamment chargé de prévenir les pollutions de toute nature, les accidents et fléaux calamiteux (source : Gouvernement, Guide du Maire, 2020). Le maire n'est pas seul à devoir se préoccuper de ces sujets. En effet, le conseil municipal a parmi ses attributions de gérer le patrimoine communal, dans lequel entrent les milieux naturels, espaces littoraux, paysages...

LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

.....

Charte de l'environnement (2004) - Extraits :

- Art. 1^{er} - *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.*
- Art. 2 - *Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.*
- Art. 3 - *Toute personne doit, dans des conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.*

**Le
saviez-
vous ?**

Les 2 rôles de police de l' élu :
- agent exécutif
de la collectivité territoriale
- et représentant de l'État
sous l'autorité du préfet.

COMPÉTENCE DE TERRITOIRE

La compétence du maire en matière de pouvoirs de police s'exerce sur l'ensemble du territoire municipal. **Cette compétence s'étend aux rivages de la mer, et précisément jusqu'à 300 mètres à compter de la limite des eaux** s'agissant de la réglementation des baignades et activités nautiques pratiquées à partir du littoral.

La collectivité est enfin tenue, au titre de la Charte de l'Environnement (art. 5, 6 et 10), à un respect actif de l'environnement sur son territoire de compétence.

DEVOIR DE PÉDAGOGIE : SENSIBILISER MALGRÉ LA COMPLEXITÉ

Art. 8 de la Charte de l'Environnement : *L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.*

L'éducation à l'environnement et la formation constituent des moyens d'action contribuant à la protection de la nature et de l'environnement, dans la perspective humaniste d'une société vivable et désirable.

La complexité du vivant, les interactions entre environnement, société, économie, culture, ou encore les enjeux financiers et sociopolitiques s'enchevêtrent dans une masse d'informations. L'enjeu est essentiel : il relève de la **responsabilisation de chacun, mais aussi de la responsabilité de ceux qui ont l'information.**

Cette compréhension des conditions nécessaires à la conservation de la nature, et donc à la vie harmonieuse de l'espèce humaine dans cette nature, appelle une diversité d'initiatives et d'actions (sensibilisation, information, éducation, participation, concertation...), de médias (événements, publications, formats audiovisuels, formats ludiques...), et de médiateurs s'adressant à des publics très divers (jeunes dans le cadre scolaire ou loisirs, adhérents, grand public, public averti, élus, salariés et dirigeants d'entreprises, etc.).

La question qui pique

Comment sensibiliser des gens qui ne sont qu'en recherche de leur propre image ?

« Notre problématique, c'est de s'adresser à des gens qui n'ont pas de culture marine, qui sont en recherche d'images instagrammables. »

Un gestionnaire déplorait ainsi un contact difficile avec une population tournée vers la mise en spectacle de ses plaisirs, moins sensible de fait à l'appel collectif au respect du vivant.





Rationaliser l'occupation du domaine public maritime

NOTION DE DPM

Le domaine public maritime (DPM) est constitué pour l'essentiel du rivage de la mer, du sol et du sous-sol de la mer jusqu'à la limite des eaux territoriales. Tout projet de mouillage fixe nécessite donc une occupation de ce sol, sous réserve d'autorisation.

Le DPM est une notion juridique pour un espace plus ou moins délimité mais qui avant tout s'applique à un lieu d'intime liberté et de communauté. Il est régi par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (art. L2111-4 à L2111-5 du CG3P).

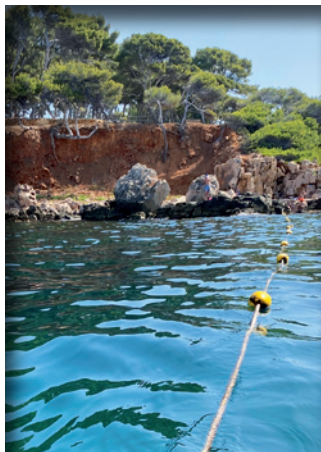


**Ce qui est à tous,
n'est à personne.**

UN BIEN COMMUN, INALIÉNABLE

Il est bon de rappeler que le DPM naturel (DPMn) est **insaisissable, inaliénable et imprescriptible**, ce qui signifie, d'une part, que les biens du domaine public ne peuvent être cédés, d'autre part, qu'une occupation ou une utilisation prolongée par un ou plusieurs particuliers qui se succèdent sur cette zone ne leur confère aucun droit réel ou droit de propriété dont ils pourraient se prévaloir à l'égard de l'État.

La protection du domaine public est un impératif d'ordre constitutionnel. Dès lors, la conservation et la mise en valeur du DPM naturel marin, qui



porte en l'occurrence l'habitat écosystémique marin, implique de concilier ses différentes vocations et les différents usages qui s'y exercent (activités balnéaires, pêche, énergies renouvelables, conchyliculture, plaisance, ouvrages de protection, etc.).

Il ne s'agit pas uniquement d'entretenir ou d'exploiter ce domaine, mais également 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 exerce cette mission par le biais des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM).

Spatialisation
Continuité terre-mer
Paysage
Service public
Communs



LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

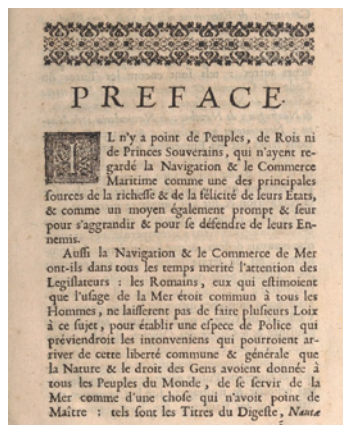
.....

DPM naturel

- *La circulaire du 20 janvier 2012 introduit dans le Code de l'Environnement la gestion intégrée de la mer et du littoral (art. L 411-1).*
- *Décret n° 2020-677 du 4 juin 2020 relatif à l'utilisation du domaine public maritime naturel en dehors des limites administratives des ports vise à encourager le développement des zones de mouillages et d'équipements légers.*

**Le
saviez-
vous ?**

L'occupation du domaine public ne peut être que : temporaire, précaire et révocable !



LA CONTINUITÉ DU DPM

Historiquement le domaine public maritime est constitué pour l'essentiel du rivage de la mer, du sol et du sous-sol de la mer jusqu'à la limite des eaux territoriales. Le DPM est une notion juridique et politique (au sens propre) pour un espace plus ou moins délimité, mais qui avant tout s'applique à un lieu communautaire.

La délimitation du DPM est toute relative considérant un espace qui n'est pas figé (marées, mobilité du trait de côte, érosion et changement climatique).

De nos jours encore, le littoral, et de manière plus spécifique l'extrême rivage comme le trait de côte, sont toujours considérés comme un territoire à part qui nécessite donc une prise en compte particulière. Des considérations environnementales et climatiques se greffent aujourd'hui sur les priorités d'origine (marine marchande et militaire), les amenant à évoluer de manière plus prégnante.

Le saviez-vous ?

Pour une ZMEL, selon l'article R2124-42 du CG3P :
« Lorsqu'une commune ou un groupement de communes compétent sur le territoire desquels l'implantation est prévue le demandeur, l'autorisation leur est accordée par priorité. » par rapport à une autre personne publique ou privée.

LA PETITE RÉGLEMENTATION QUI VA BIEN...

.....

Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 9 août 2016

- Elle a introduit une obligation de compatibilité des décisions ayant trait à la gestion du DPM naturel avec les objectifs environnementaux arrêtés dans le cadre des plans d'actions pour le milieu marin. Dès lors, la gestion du DPM naturel qui passe notamment par la régulation des usages et des pressions contribue à la préservation du bon état écologique du milieu marin.



LOGIQUE DE CONTINUITÉ DE TERRITOIRE

Communale ou intercommunale, comment définir l'échelle pertinente ?

Si le stationnement automobile peut être envisagé à l'échelle communale, c'est moins le cas en mer pour l'organisation du mouillage sur le DPM naturel en raison des **interactions d'usages et écosystémiques d'un milieu connecté** et en continuité de façade (relevant donc de la responsabilité de l'État).

Selon que les collectivités intéressées ont un bassin de navigation propre, elles doivent en effet être vigilantes quant aux possibles effets-report. Interdire ou limiter le mouillage à un endroit aura sans doute pour corollaire un déplacement des pressions du mouillage un peu plus loin.

Aussi semble-t-il pertinent de réfléchir à une échelle supra-communale : baie, bassin de navigation, littoral d'un EPCI... à l'instar du Parc national des Calanques qui bénéficie depuis 2020/2021 d'un schéma global d'organisation du mouillage coordonné en interne et mis en œuvre sur le terrain par le Parc lui-même associé avec ses communes adhérentes.

La question qui pique

La présence des grands yachts, sur coffres subventionnés, est-elle d'intérêt général ou une dérogation au principe pollueur-payeur ?

Entre bien commun et argent public pour un usage de niche, des polémiques émergent.

- En réponse à son premier principe fondamental : **« La mer est un bien commun, le domaine public maritime est inaliénable »**, la Stratégie de gestion des mouillages en Méditerranée se fixe comme objectif la **« lutte contre la privatisation et la parcellisation du littoral sous toutes ses formes »**.
- **« Le régime d'inaliénabilité et d'insaisissabilité de la propriété publique constitue un frein au développement du financement privé des ouvrages et des infrastructures publiques. »** Définition extraite du Guide pratique du CG3P.

À vous de trouver les vôtres...



**On vise une approche holistique
systématique, certes compartimentée
mais globale.**

EN FONCTION DE VOTRE TERRITOIRE

Quelles activités nautiques ou balnéaires sont pratiquées sur vos côtes? S'agit-il de baignade, de sports nautiques «légers»: voile, sports de rame...? Des navires de plaisance sont-ils présents? Si oui, en quel nombre? Quelle typologie de plaisance domine en termes de fréquentation : petite



plaisance (moins de 15m ; 15–24m), moyenne plaisance (24–45 m), grande plaisance (au-dessus de 45 m), voire méga-yachts ? Le mouillage y est-il majoritairement de jour ou d’escale (abri nocturne) ? Des navires de croisière viennent-ils ou viendront-ils au mouillage régulièrement dans votre rade ou votre baie ? La cohabitation d’activités variées, potentiellement antagonistes au niveau spatial, peut justifier un plan d’organisation du bassin de navigation.

EN FONCTION DE VOTRE DIAGNOSTIC

Quel(s) problème(s) vous amène(nt) à réfléchir à des solutions ? Plongeurs ou pêcheurs vous ont-ils alerté d’une diminution de la biodiversité marine, des ressources halieutiques ? Des pratiquants de sports nautiques se sont-ils plaints d’un plan d’eau trop encombré ? La SNSM ou les maîtres-nageurs ont-ils constaté une recrudescence d’accidents en mer ? Les loueurs de bateau ou les ports envisagent-ils de développer leur activité ? Suite à ce constat, problématique ou non, une réponse est-elle envisagée ? Et si oui, laquelle ? Faudrait-il protéger davantage le milieu marin, ou les sites de baignade ? Selon la prégnance et l’urgence des problématiques constatées, la décision d’organisation pourra s’imposer.

EN FONCTION DE VOS RESSOURCES

De quelles ressources pouvez-vous disposer en interne dans vos équipes municipales ou votre établissement public de coopération intercommunale (EPCI) : chargés de mission ou agents techniques, compétences présentes en interne et/ou volontés de se former sur le sujet, ressources financières ? Le ou les ports, interfaces essentielles avec les plaisanciers, sont-ils en régie ou en concession ? Peuvent-ils être un allié, un partenaire, ou un porteur du projet ?

Le cas échéant, votre collectivité aura-t-elle les moyens (techniques, financiers) de faire appel à un prestataire extérieur pour une assistance à maîtrise d’ouvrage (AMO), une prestation, sur tout ou partie du projet à développer ? Faudra-t-il passer un marché de délégation de service public (DSP) ? L’existence, ou l’absence, de compétences en interne orientera vers la structuration, la formation et/ou l’accompagnement, le recrutement.



Fiche outil

Cette fiche est un outil permettant de procéder rapidement à un auto-diagnostic synthétique des enjeux d'organisation de mouillage. Elle permet d'esquisser un profil de la relation existant sur un territoire avec la plaisance, plus ou moins marquée selon sa situation géographique sur la façade.



Façade Provence-Alpes-Côte d'Azur

LES OUTILS À DISPOSITION

Selon les réglementations : celle établie par la Préfecture maritime (arrêté-cadre 123/2019 et arrêtés locaux de déclinaison), DCE, SDAGE..., l'organisation du mouillage peut s'appuyer sur les outils suivants, en les combinant, pour répondre au mieux au diagnostic posé :

ZIM : la zone interdite au mouillage protège des secteurs à enjeu environnemental fort et/ou ceux où s'exercent d'autres activités nautiques ou balnéaires. C'est la solution la plus simple et la moins onéreuse à mettre en place : intégrée au plan de balisage. Point de vigilance à avoir sur les effets-reports !

ZRUB (zone réservée uniquement à la baignade) et **ZIEM** (zone interdite aux engins motorisés) permettent d'éloigner la plaisance de secteurs à enjeu environnemental et où des autres usages «doux» s'exercent, tout en sécurisant le secteur pour ces autres activités.

Le **Mouillage libre** sur ancre peut continuer à s'exercer quand les fonds marins présentent moins d'enjeu environnemental marqué ; par exemple sur les zones sableuses. Une fois ces autres solutions explorées, restent les possibilités de :

ZMEL : les zones de mouillage et d'équipements légers permettent de soulager la pression sur des milieux marins sensibles ou fragilisés tout en régulant la fréquentation de la zone concernée.

Coffre de grande plaisance : il pourra accueillir ponctuellement de grands yachts, voire des navires de croisière, dans des sites vulnérables écologiquement tels que de larges herbiers de Posidonies.

Pour aller plus loin, une fois la démarche décidée, un ensemble de fiches techniques « Organiser le mouillage » fait suite à ce guide pour accompagner, pas à pas, l'élaboration d'un plan de mouillage le plus adapté.

Critères d'évaluation

Compréhension et diagnostic du territoire

Plus qu'une simple familiarité avec le territoire, une connaissance objective documentée est à la base d'un bon diagnostic.

Connaissez-vous vraiment votre territoire et ses habitants ?
Quelques exemples de questions à se poser...

CONNAISSANCE

	Faible	Moyen	Fort
Lien à la mer pour les habitants			
Poids du patrimoine culturel & historique local			
Place de la biodiversité marine dans les mœurs locales			
Place de la plaisance			
Place du tourisme dans l'économie locale			
Compétences existantes ou mobilisables			

Caractéristiques du territoire étudié

ENJEUX EXISTANTS

	Faible	Moyen	Fort
Présence d'écosystèmes protégés (Posidonie...)			
Proximité de site(s) protégé(s)			
Espaces paysagers			
Niveau d'artificialisation du DPM			
Diversité des usages en mer			
Fréquentation touristique			
Impacts de la fréquentation			
Usage du mouillage abri			

Bibliographie



STRATÉGIE DE GESTION DES MOUILLAGES EN MÉDITERRANÉE

Préfecture maritime Méditerranée - 2021

https://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dirm_med_-_plaquette_mouillage.pdf



GUIDE MÉTHODOLOGIQUE ZMEL

Créer, gérer et organiser les zones de mouillages et équipements légers (ZMEL)

Ministère de la Transition écologique et solidaire - 2020

https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/Guide_zone_mouillage_equipements_legers_0.pdf



ET SI UNE MÉDITERRANÉE EN BONNE SANTÉ ÉTAIT UN ATOUT POUR MON TERRITOIRE ?

Agence de l'Eau RMC - 2023

https://www.eaurmc.fr/upload/docs/application/pdf/2023-10/aermc_li-vret_argumentaire_incollables_mediterranee_v9_web.pdf



CHARTRE DU CITOYEN DE LA MER

Société nationale de sauvetage en mer - 2006

<https://www.snsn.org/la-charte-du-citoyen-de-la-mer>



CAHIER DE SURVEILLANCE

Edition spéciale : Impact du mouillage des grands navires en Méditerranée française.

Medtrix - 2019.

<https://medtrix.fr/cahier-de-surveillance-6/>



RAPPORT RED 2020

10 infographies pour comprendre l'état de l'environnement et du développement en Méditerranée en 2020

PLAN BLEU

<https://planbleu.org/wp-content/uploads/2021/08/BOOKLET-FR.pdf>

& Vidéos

IMPACT DES ANCRAGES SUR LES HERBIERS DE POSIDONIE

Andromède - 2019

https://www.youtube.com/watch?v=ui_Z0389jD0



« SAUVEZ LA MÉDITERRANÉE, C'EST POSSIBLE ! »

Agence de l'Eau RMC - 2021

<https://www.youtube.com/watch?v=CYFYLOPSOE8&t=160s>



Mentions légales

Document édité par France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur
14 quai Rive Neuve - 13007 Marseille

Responsable éditorial : Gilles MARCEL, président de FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur

Comité de rédaction : Nathalie CAUNE, Annelise MULLER

Comité de relecture : Frédéric BACHET, Olivia GERVAIS, Patrick LAFFITTE,
Didier LAURENT, Frédérique LORENZI, Arthur MULLER (FNE Provence Alpes Côte d'Azur)
Pierre BOISSERY, Fatiha EL MESAOUDI, Franck ZOULALIAN (Agence de l'Eau RMC)
Frédéric VILLERS (OFB)

Conception graphique : Cyclop'Studio

Crédits photographiques : Frédéric BIGIO, Marion BRICHET, Dominique CALMET,
Nathalie CAUNE, Didier LAURENT, Pierre PAOLI, Parc national des Calanques,
FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur, Adobe Stock

Remerciements spéciaux à Jacques SARDAT, alias Cled'12, pour ses dessins réalisés lors
du forum Mouillage 2022.

Ce document a été imprimé sur papier recyclé avec des encres à base végétale,
par l'imprimerie Pepper D, labellisée Imprim'Vert.

Dépôt légal : décembre 2023



Avec le soutien financier de

