

# STRATEGIE MOUILLAGES EN MEDITERRANEE

## Avis de France Nature Environnement

Le très fort développement de la plaisance sur l'ensemble de la façade Méditerranée impacte fortement différents habitats sensibles du fait des mouillages sauvages qui sont pratiqués de façon inconsciente par les plaisanciers et en dehors de tout encadrement (gestion de ces pratiques, information et sensibilisation, mise en œuvre d'une réglementation adaptée et de son application...). Cette situation est exacerbée sur certains sites particuliers où les petits fonds côtiers (entre 0 et 40m) accueillent des habitats variés, riches, et fragiles, notamment les herbiers de posidonies qui abritent 25% des espèces animales méditerranéennes, dont la Grande Nacre *Pinna nobilis*, espèce protégée également.

Ces herbiers présentent des caractéristiques et atouts écologiques qui rendent sa préservation importante sur le plan écologique (habitat clé<sup>1</sup>, espèce uniquement méditerranéenne et parmi les plus anciennes plantes marines, croissance lente, oxygénation des eaux à l'interface eau-sédiment...) mais aussi pour les services écosystémiques qu'ils nous procurent (frayères pour de nombreuses espèces exploitées, lutte contre l'érosion en favorisant la rétention des sédiments, concentrations de vie attractive pour les activités de plongée, puits de carbone contre le réchauffement climatique...).

La destruction des herbiers est considérée comme quasi irréversible en raison de la lente croissance des posidonies. Or depuis une cinquantaine d'année, les études montrent la régression des surfaces d'herbiers, due pour partie à l'arrachage et au raclage des fonds par les ancres des navires de plaisance<sup>2</sup>. D'autres incidences notables concernent la qualité des milieux et de l'eau : dissémination possible d'espèces invasives par le biais des ancres, impact bactérien, eutrophisation ou asphyxie possible des fonds en raison des eaux grises et noires des navires, notamment en cas de concentration des navires en certains secteurs et des équipements à bord sous-dimensionnés pour le nombre de personnes effectivement embarquées (ce qui est particulièrement le cas lors d'évènements touristiques ou sportifs majeurs).

La région Provence Alpes Côte d'Azur est particulièrement concernée par l'impact des mouillages sur les herbiers de posidonies. Les départements des Alpes maritimes, du Var (baie de Pampelonne, Golfe de St Tropez) et la Corse (Bouches de Bonifacio et sa réserve naturelle attenante) sont les plus impactés, notamment par la grande plaisance (navires de 24m et plus), et particulièrement en saison estivale et lors des grands évènements<sup>3</sup> organisés par les communes littorales.

Suite à une première stratégie en 2009, la nouvelle stratégie de gestion des mouillages en Méditerranée prend acte des évolutions des pratiques de la plaisance, de l'amélioration des connaissances<sup>4</sup> notamment des milieux, et des évolutions réglementaires. Cette stratégie Mouillages 2019 se veut opérationnelle et requiert :

<sup>1</sup> C'est une espèce protégée au titre de l'arrêté du 19 juillet 1988 relatif à la liste des espèces végétales marines protégées et de l'article L.411-1 du Code de l'environnement.

<sup>2</sup> Les aménagements du littoral, les rejets telluriques en limite supérieure, et le changement climatique et la hausse du niveau des mers en limite inférieure, comptent parmi les autres facteurs impactant les herbiers.

<sup>3</sup> Festival de Cannes, Grand Prix de Formule 1 de Monte-Carlo, salon nautique de Monaco... autant d'évènements qui attirent la jet-set, pour laquelle les communes vident leur port afin d'accueillir les bateaux en transit, entraînant de ce fait une augmentation de la pression de mouillage sur les côtes françaises.

<sup>4</sup> Connaissances disponibles notamment sur Medtrix : <http://www.observatoire-mer.fr/index.html> et <http://medtrix.fr/>

- Identification des sites à enjeu environnemental (niveaux de pression, vulnérabilité du substrat et/ou des habitats, niveau de dégradation)
- Identification d'actions possibles par département et sites, en fonction des enjeux et pratiques locales : organisation (Autorisation d'Occupation Temporaire [AOT] individuelle, Zone de Mouillage et d'Équipement Léger [ZMEL] pour la petite plaisance, coffres pour la grande plaisance...), réglementation des mouillages et/ou de la navigation, voire interdiction...
- Recensement d'actions déjà en cours et accompagnement des porteurs de projets.

Pour les fédérations de FNE en Méditerranée, cette proposition de stratégie à l'échelle de la Méditerranée française constitue une réponse nécessaire pour faire face à la situation anarchique constatée aujourd'hui. Toutefois, en raison de l'évolution de l'activité "plaisance" (nombre croissant de plaisanciers, de plus en plus occasionnels et donc peu au fait des enjeux marins, et passage d'une activité de navigation vers une économie de l'arrêt), la mise en œuvre de la stratégie Mouillages 2019 doit s'accompagner d'une vigilance particulière.

Pour renforcer encore l'action de cette stratégie, le réseau FNE en Méditerranée propose les mesures suivantes :

- Élaboration de cartes précises et de suivis des zones à forts enjeux environnementaux (à commencer par les secteurs à herbiers de posidonies et cymodocées, et tous autres secteurs de frayère, de nurserie et de nourricerie, "champs" de grande nacre...).
- Dans ces zones, le Préfet interdira les mouillages sous toutes leurs formes en dehors des ZMEL et coffres, et pourra identifier des zones à très fort enjeu où aucun équipement ne sera installé ni aucun mouillage autorisé (création de zones de mouillage interdit, y compris pour le mouillage en positionnement dynamique).
- Élaboration de schémas départementaux approuvés par le Préfet Maritime pour définir les zones nécessitant des équipements de mouillages (ZMEL, coffres) et des calendriers de mise en œuvre. Ces schémas définiront
    - les zones d'implantation des équipements,
    - les règles à respecter pour l'implantation des équipements envisagés, de façon à ce que ZMEL ou coffres ne puissent pas devenir des ports en mer : nombre, distance, profondeur, redevance à percevoir par France Domaine (redevance progressive en fonction de la sensibilité des sites et du nombre de personnes embarquées ?)... mais aussi les services pouvant être ou ne pas être associés (électricité, collecte des déchets, distribution de courrier...),
    - les règles d'utilisation de ces équipements : définition pour chaque ZMEL / coffre / bouée d'amarrage d'un règlement précisant les modalités d'accès / utilisation des postes d'amarrage (taille des bateaux acceptés, nombre total de bateaux accueillis simultanément, durée de séjour, nécessité de réservation ou pas, tarifs de location des amarrages / redevance, règles environnementales...) et les modalités de navigation dans et autour de la ZMEL.
    - les gestionnaires des ZMEL (par ex., les Capitaineries, et autres structures gestionnaires des ports les plus proches).

En outre, les autorités apporteront un soutien particulier aux territoires (et donc aux porteurs de projets) pour lesquels des ZMEL sont recommandées : appui technique et scientifique, mais aussi appui à la mise en œuvre de la démarche ZMEL (animation de la concertation,) et appui à la recherche de solutions financières.

- Renforcement de l'information – sensibilisation – formation aux enjeux environnementaux des plaisanciers :
  - Dans les sessions de formation et écoles de voiles, ainsi que par la mise en œuvre d'un module sur les enjeux environnementaux dans le cadre de l'obtention des permis côtier et hauturier,
  - Àuprès des propriétaires mais aussi auprès des locataires de bateau, par le biais de campagnes d'information – sensibilisation (comme Ecogestes) dans les ports, dans les zones de mouillage, par le biais des loueurs de bateau, etc.

- Imposer pour les bateaux supérieurs à 24m et encourager (pour les autres) l'utilisation du site [www.donia.fr](http://www.donia.fr) et de l'application smartphone, qui permet de géolocaliser les zones sensibles.
- Renforcement des traitements des eaux grises et eaux noires des navires de plaisance : meilleur équipement des nouveaux bateaux ou lors de rénovation, équipements des ports pour réceptionner et assurer le transfert de ces rejets vers des unités de traitement adaptés (STEP).
- Renforcement de la surveillance de la plaisance et des moyens humains et techniques affectés à la surveillance :
  - Étendre le caractère obligatoire de systèmes automatiques d'identification (AIS) aux bateaux de grande plaisance à partir de 30m ou 200 GT.
  - Renforcer l'obligation de demander une autorisation de mouillage au CROSS MED pour la grande plaisance pour les bateaux à partir de 45 m.
  - Renforcer l'obligation de déclaration de mouillage au sémaphore le plus proche pour les bateaux de plus de 24 m.
- Renforcement de l'action et des moyens (humains, techniques, matériels) de la police maritime et des tribunaux compétents : sessions d'information et de sensibilisation pour les primo-délinquants, sanctions dissuasives et croissantes à l'égard des récidivistes et multirécidivistes.