

FNE PACA – Réseau Mer & Littoral

ATELIER MER

Compte-rendu – MàJ 26 juin 2020

COMPTE-RENDU	DATE	23.06.2020	LIEU	Toulon
Type de réunion	Atelier du Réseau Mer & Littoral			
Participants	Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse Arc-en-Ciel ASPONA Bandol Littoral FNE Provence Alpes Côte d'Azur (5) MART (2) Préfecture Maritime Méditerranée (3) TDNV 83 WWF			
OdJ	> ETAT ET ORGANISATION DU SUIVI DE LA MEDITERRANEE -----p1 > LE SDAGE ET LA MER -----p2 > SDAGE 2022-2027 ET DSF -----p3 > PRESENTATION DU PROJET PHAROS4MPAS -----p4 > REGLEMENTATION ET ORGANISATION DES MOUILLAGES -----p5 > ZMEL ET COFFRES -----p6 > DOCUMENT STRATEGIQUE DE FAÇADE -----p7			

ETAT DE LA MEDITERRANEE ET ORGANISATION DU SUIVI – AGENCE DE L'EAU RHONE MEDITERRANEE CORSE

Un vrai signal d'alerte lancé dans les années 60/70 : constat est fait d'une grande pollution de la Méditerranée du fait notamment de la pollution urbaine (moins de 10% des villes sont équipées de stations d'épuration [STEP]), mais aussi de la pollution industrielle.

Depuis environ une 30aine d'années, se mettent en place des suivis d'abord sur la qualité des eaux et du milieu, puis aussi sur les pressions exercées (niveau de pression, impacts). Il n'y a pas toujours de lien direct et immédiat entre la fin d'une pression et le retour à un bon état du milieu, compte-tenu du temps de réaction de celui-ci.

Se mettent également en place des efforts pour lutter contre la pollution, d'abord pour des raisons de santé publique. Aujourd'hui, on compte 250 systèmes d'assainissement et une 12aine de rejets industriels (contre 120 à l'époque). Cette amélioration de l'assainissement a d'abord permis de compenser les effets de la croissance démographique, et aujourd'hui on constate une réelle baisse de la pollution. La difficulté actuelle porte désormais sur les pollutions diffuses ou émergentes (pesticides, médicaments...) et sur les usages (artificialisation, plaisance, pêche...).

L'amélioration des connaissances déplace de fait le curseur des priorités. Le principal axe d'intervention de l'Agence de l'Eau [AE] reste la réduction des apports polluants à la mer (le Rhône est le premier contributeur, 80% des polluants apportés en Méditerranée française), et est complété par d'autres sujets :

- Réduction des apports par le pluvial, le diffus (difficultés : retrouver la source ; pollutions historiques [mercure, tributylétain...])
- Restauration écologique (le soutien de l'AE va à des actions initiées dans des milieux initialement riches, où la pression à l'origine de la dégradation a été maîtrisée, action visant à retrouver les fonctionnalités écologiques du milieu), le premier enjeu restant toutefois la non-dégradation.
- Organisation des usages.

Les suivis évoluent également à l'initiative des directives européennes :

- Directive Cadre Européen sur l'eau [DCE] : suivi de la qualité de l'eau, recherche des pollutions dans l'eau
- Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin [DCSMM] : suivi de la contamination de la chaîne trophique ; ces nouvelles approches font nettement évoluer la classe de qualité des masses d'eau !

LE SDAGE 2016 ET LA MER

Face aux problèmes identifiés, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux [SDAGE] définit bien ce qu'il faut faire. Toutefois cela reste compliqué à mettre en place. Le SDAGE identifie des mesures à mettre en œuvre

- Au titre du bon état des masses d'eau côtières, pour lesquelles un risque de non atteinte du bon état a été identifié
- Au titre du plan d'action pour le milieu marin [PAMM]
- Au titre de la lutte contre les substances dangereuses.

Selon les thématiques suivantes : eaux de baignade, assainissement, pollutions, usages en mer, gouvernance. Les mesures en mer figurent dans le Document Stratégique de Façade [DSF]. Les aides de l'AE pour le milieu marin ont été considérablement réévaluées depuis 20 ans, atteignant désormais quelques 98 M€ d'aides annuels (moyenne sur le 10^e programme). L'intervention de l'AE est priorisée vers les actions qui vont apporter le plus de gains pour le milieu.

Selon les thématiques, les actions progressent plus ou moins rapidement. Le sujet des usages en mer est ainsi abordé depuis le milieu des années 90, mais semble progresser peu : c'est un sujet très politique, touchant également à la socio-économie des territoires (sujet majoritaire dans le Var et les Alpes maritimes, cela explique pourquoi ces départements semblent en retard dans la mise en œuvre du SDAGE).

Deux freins principaux expliquent ces faits :

- Fort enjeu économique et touristique pour les communes littorales
- Difficulté pour les collectivités territoriales d'intervenir en mer, sur le domaine public maritime géré par l'Etat.

Pour maintenir ou renforcer la réalisation des actions prévues, l'Agence insiste sur les propositions suivantes :

- Diffuser – partager les stratégies – actions développées dans le PAMM
- Elaborer des schémas territoriaux de restauration écologique [STERE], pour arriver à des réalisations opérationnelles.

4 STERE en cours : Marseille [portage : Caisse des Dépôts et Consignations], St Tropez [portage : Caisse des Dépôts et Consignations, Obs. Marin Corniche des Maures], Nice [portage NCA], Agde, dont les diagnostics sont attendus pour sept. 2020 ; prochains STERE attendus : Fréjus-St Raphael, Toulon, 2 dans les Alpes-Maritimes. [AAP à retrouver sur le site de la DIRM.](#)

Développer les analyses coûts-bénéfices, un moyen de rappeler aux décideurs que le [bon état des milieux soutient l'économie locale](#) (étude AE RMC – IRSN de 2014). A noter que cette dimension socio-économique est complexe, et que certains aspects ne sont à ce jour pas pris en compte (par ex, la dimension patrimoniale).

- Poursuivre et renforcer les partages d'expériences, tant en assainissement qu'en restauration écologique.

SDAGE 2022-2027 ET DSF

Deux documents de planification issus de directives européennes. Leurs champs d'intervention se recoupent partiellement, tant en territoire qu'en thématiques.

Directive Européenne	DCE	DC SMM
Déclinaison française	SDAGE	PAMM (volet environnemental du DSF)
Territoire d'intervention	Jusqu'à 12 miles en mer	200 miles en mer
Objectifs	Bon état des eaux superficielles, souterraines, côtières en 2015	Bon état des eaux marines en 2020
Cycle	3 ^e cycle : 2022-2027	2 nd cycle : 2022-2027
Instances de gouvernance (instance technique)	Comité de bassin (secrétariat technique de bassin et Agence de l'eau)	Conseil Maritime de Façade (CoTech PAMM et DIRM)
Composition	Etat des lieux SDAGE (orientations fondamentales) + Programme de mesures territorialisées [PdM] + évaluation environnementale + programme de surveillance	Situation de l'existant Objectifs environnementaux (approuvés en 2019) + Programme de mesures du PAMM + Programme de surveillance
Prochaines étapes	Validation par le Comité de Bassin en sept. 2020 Consultation des instances et du public : mai – juillet 2021 Approbation en février 2022	Validation en Conseil Maritime de Façade : automne 2020
Enjeux communs sur le côtier	Recherche et développement des connaissances sur le milieu marin Restauration écologique des habitats côtiers et fonctions perdues Préservation des écosystèmes marins côtiers, notamment par l'organisation des usages en mer Réduction des apports en contaminants à la mer	

Au cours de ce 2nd cycle DCSMM, le PAMM devient le volet environnemental du DSF, qui se veut être l'outil de mise en œuvre sur les façades françaises des deux directives DCSMM et Planification de l'Espace Maritime [PEM]. Bien qu'élaborés au niveau de la façade, les DSF font l'objet d'un pilotage national qui entraîne une uniformisation des enjeux au détriment des besoins spécifiques méditerranéens.

Difficultés : réalisme des cibles visées dans le DSF, avoir des porteurs de projets.

Le SDAGE comprend une 20aine de dispositions qui concourent aux objectifs du DSF, avec deux sujets nouveaux pour l'AE : macrodéchets (disposition uniquement), volumes d'eau suffisants pour les milieux côtiers. Parmi les mesures visant les masses d'eau côtières, 71% concernent l'organisation des usages.

REMARQUES ET QUESTIONS APNE

- Concurrence entre pêche professionnelle et pêche de "plaisance" ; question des quotas de prises dans les AMP.
- Impact du changement climatique sur les bassins côtiers : un équilibre à trouver pour garder de l'eau dans les milieux aquatiques (moins d'eau / moins de débit → hausse de température → moindre capacité de dilution, moindre autoépuration)
- Qualité des eaux de baignade et information des baigneurs : responsabilité des maires s'ils ne ferment pas la plage ; cependant il reste des maires non scrupuleux, grande confusion entre les fermetures / réouvertures / ... notamment en cas d'orages successifs.
→ Les mesures bactériologiques et de virus ne relèvent pas de l'AE mais de l'ARS.
- Natura 2000 : difficulté vue de définition des périmètres ; beaucoup de retard pris tant dans la partie "inventaires" que dans la partie "conservation", parent pauvre du dispositif. Absence de financements suffisants pour assurer une réelle animation.
- Utilisation des fonds du FEAMP pour la gestion des sites Natura 2000 en mer. Comment pourrait-on financer des actions menées par les pêcheurs en faveur de la biodiversité, à l'instar des Mesures AgroEnvironnementales et climatiques [MAEc] des sites Natura 2000 terrestres ?
- Associations critiques vis-à-vis du DSF : le volet socio-économique a pris le pas au détriment du volet environnemental. Il n'y a pas de mesures territorialisées comme le prévoit le PdM du SDAGE.
- Demander l'application anticipée de la mesure "zéro artificialisation nette" pour éviter que des projets néfastes ne se fassent / commencent avant l'entrée en vigueur du DSF.

PRESENTATION DU PROJET INTERREG PHAROS4MPAS – WWF

Projet européen, le projet PHAROS4MPAs rassemble différents acteurs (ministères, universités, clusters industriels...) des pays de la rive Nord de Méditerranée. Ce projet s'appuie sur le double constat suivant :

- La Méditerranée est un lieu de nombreuses et fortes pressions, au point d'attirer l'attention mondiale
- Ce bassin présente une grande dépendance à l'économie bleue (càd liée à la mer et aux littoraux).

Le rapport [MedTrends](#) pointait déjà en 2015 les problèmes. Depuis, la trajectoire anthropique est restée croissante, au point de dépasser les capacités de charge du bassin.

Le projet s'intéresse plus particulièrement aux aires marines protégées [AMP], en tant que "laboratoires" pour des mesures à démultiplier / étendre ensuite. Ainsi, les AMP en Méditerranée ne sont pas encore en nombre/surface et en niveau de protection suffisant. Aujourd'hui, environ 10% de la surface de Méditerranée est protégée, mais seul 1,27% bénéficie d'une gestion.

L'objectif 2030 est 30% de la surface protégée, dont 10% en protection forte. Avec un tel objectif, les activités maritimes doivent changer de paradigme et devenir compatibles avec les AMP.

Le projet aboutit à un ensemble de recommandations opérationnelles, à destination des gestionnaires d'AMP, des décideurs ou des opérateurs des activités maritimes, pour prévenir ou réduire les impacts dans 7 secteurs d'activités. Les recommandations ainsi faites s'appuient sur des expériences faites sur le terrain.

<https://pharos4mpas.interreg-med.eu/>

REMARQUES – QUESTIONS

- Les activités de défense n'entrent pas dans le panel des activités maritimes étudiées. Il est compliqué d'obtenir des données... La Défense y travaille pourtant : bruit notamment (projet PIAQUO : transfert de technologie du militaire vers le civil), déminage...
- L'urbanisation littorale n'entre pas dans le champ de l'économie bleue. Il est difficile d'aborder le tourisme côtier : à quoi le raccrocher : BTP ? sports nautiques ?
- Puissance du lobby de la plaisance en France. Un port tous les 14km en moyenne !

REGLEMENTATION ET ORGANISATION DES MOUILLAGES – PREFECTURE MARITIME DE MEDITERRANEE

Rappel : Le Préfet Maritime [PréMar] est le représentant de l'Etat en mer. Il bénéficie et coordonne l'ensemble des moyens de l'Etat en mer, mais a moins de prérogatives sur le littoral (rôle du Ministère MTES d'intervenir ici).

Posidonie est une espèce protégée depuis 1988, mais la dispersion des sachants compliquait la gestion des activités. Faire travailler tout ce monde ensemble a permis à la Préfecture Maritime d'aboutir en mai 2019 à l'arrêté-cadre réglementant le mouillage des unités de +24m, en s'appuyant sur le code de la navigation, plus contraignant que le code de l'environnement. L'infraction de destruction de l'espèce est compliquée à prouver, l'arrêté cadre s'appuie donc sur la possibilité ou l'interdiction de mouiller dans les différentes zones, les bateaux étant localisés grâce à leur AIS.

Après cet arrêté, les Directions départementales des Territoires et de la Mer [DDTM – DML] ont été chargées d'organiser la concertation et de faire remonter les secteurs nécessitant protection. Initialement prévue pour le printemps 2020, avec la Covid-19, la signature de ces arrêtés est repoussée à septembre (avec la pandémie, l'été devrait être plus calme qu'habituellement, et la priorité va à la sécurité en mer, puis à un travail de pédagogie de l'environnement).

Le travail de délimitation des secteurs a été pris en charge différemment selon les départements :

- Alpes maritimes : bon avancement contre toute attente, étant donné qu'on a des secteurs sous tension. Le secteur de Beaulieu ayant jusqu'à maintenant un arrêté pour les -20m, le littoral a été découpé en plusieurs secteurs, qui auront chacun leur arrêté (but : éviter que toute la réglementation tombe si un arrêté est attaqué).
- Var : démarrage plus tardif, mais on arrive à une bonne proposition
- Corse Sud : priorisation sur les bouches de Bonifacio (parc marin) en raison des très fortes pressions.
- Corse Nord : retard pour raison de santé du DML
- Bouches du Rhône : travail pris en charge par le PN Calanques, où le schéma d'organisation des usages est en voie de finalisation. Vigilance à avoir sur l'information des usagers. Côte ouest, travail déjà initié par le Parc Marin Côte Bleue, les mesures existaient.
- Occitanie : très peu d'enjeux. Agde déjà en site N2000 et a une ZMEL.
- Pyrénées Orientales : présence de la réserve de Banyuls et du Parc naturel marin [PNM] Golfe du Lion.

La délimitation des secteurs s'est faite sur la base des données de présence des herbiers, une ligne de base a été "tirée" en faveur des herbiers et une zone tampon de 100 m a été établie partout où c'est possible. Il n'y a pas de dérogation prévue à l'interdiction de mouiller dans les herbiers, excepté l'urgence et la sécurité du navire.

L'ensemble de ce travail est rendu possible grâce aux connaissances scientifiques, sur lesquelles la PréMar a pu appuyer la réglementation.

Le constat des infractions

- sera fait à l'aide des AIS [Automatic Identification System] des navires, système obligatoire sur les +24m (l'AIS permet d'avoir l'historique de navigation d'un navire sur 5 années), et des sémaphores qui seront en outre équipés de drones.
- S'appuie sur le droit maritime. La liberté en mer est celle de circuler (droit de passage en transit, sans entrave). L'arrêt ou le mouillage nécessitent l'autorisation du PréMar (CROSS), et le navire qui s'arrête doit alors se conformer au droit de l'Etat dans les eaux côtières duquel il s'arrête.

L'environnement apparait ainsi comme un moyen pour un Etat de reconquérir / affirmer sa souveraineté sur l'espace maritime. A terme, l'interdiction de mouillage pourra aussi concerner des secteurs à coralligène ou d'autres milieux sensibles.

- Y a-t-il un risque de contentieux sur les arrêtés mouillage ? La PréMar a besoin ici d'un appui fort pour la sensibilisation des différents acteurs : capitaineries, plaisanciers, associations de yachting, loueur... La réglementation ne concerne pas (encore) les petites unités (-24m), mais il y a néanmoins un travail de sensibilisation à avoir.

Durant la période de confinement, toute sortie en mer a été interdite, à l'exception des sorties pour recherche scientifique, que la PréMar a facilitées. Etablissement d'un état 0 en absence d'activité humaine.

ZMEL ET COFFRES : LA MESURE COMPENSATOIRE DE L'INTERDICTION DE MOUILLAGE

La stratégie de gestion des mouillages découle du PAMM et établit les principes pour la mise en œuvre de ZMEL ou coffres.

Coffres pour la grande plaisance et la croisière : 6 coffres à terme sont prévus. Les coffres de la Marine seront aussi mutualisés autant que le permettront les besoins de la Marine. Les coffres éventuellement installés par un privé seront à mutualiser également.

A noter : les croisiéristes préfèrent être à quai, cela leur coûte moins cher.

ZMEL : zones de mouillage et d'équipements **légers**... grande vigilance à avoir : les ZMEL doivent rester un ancrage possible temporaire pour des bateaux en transit (72 h max), non un port ou une extension de port. Il faut **veiller aux règlements qui accompagneront ces ZMEL**. Un arrêté pris en conseil d'Etat viendra prochainement préciser la répartition des places pour navires en transit.

Aujourd'hui, beaucoup d'autorisations d'occupation temporaire [AOT] du domaine public maritime [DPM] se transforment en ZMEL.

Difficultés soulevées par les ZMEL :

- Pour respecter la nécessité d'avoir des places pour les navires en transit (et pour avoir des rentrées financières plus importantes, les places en transit rapportant davantage que les places à l'année), certains ports font sortir des bateaux permanents et les mettent au mouillage un peu au large (ex : Bandol). Une ZMEL ne doit pas servir une telle politique.
- Une ZMEL nécessite une AOT délivrée par le préfet de département (et non par le préfet maritime, qui donne juste un avis conforme). Ce dernier n'a plus de responsabilité / pouvoir dans le cas d'une ZMEL, cette responsabilité revenant à la collectivité.

Cependant, ces dernières n'ont pas nécessairement les moyens pour investir dans une ZMEL. L'investissement se fera donc souvent par un privé...

- En ZMEL, un bateau est au mouillage et n'est pas protégé comme il peut l'être dans un port. Si un bateau va à la côte, c'est quand même la Préfecture Maritime qui récupèrera l'épave. Dans un port, c'est la collectivité qui est responsable.
- Une ZMEL n'apporte pas les services d'un port, il faut donc veiller à la qualité des navires acceptés. Certaines zones (Port-Miou par ex.) sont devenues de fait des ZMEL, mais les bateaux y sont à l'année et sans les services qu'un port peut offrir.
- Quelle démarche d'adhésion imaginer pour une ZMEL, quel gestionnaire choisir pour une ZMEL ? attention aux dérives possibles si c'est le port le plus proche. Cas d'Agde : gestionnaire ZMEL = gestionnaire AMP, c'est un cas idéal.

Constat associatif : les discussions sont parfois bloquées avec les concessionnaires des ports (CCI Var).

AUTRES POINTS

- Fonds marins et activité sismique : S Royal à l'époque avait signé un moratoire sur les activités d'exploration des grands fonds. Problème aujourd'hui : les Espagnols autorisent des recherches dans la ZEE française (dont ils revendiquent environ 1/3).
- Observations des mammifères marins : arrêté à venir prochainement. L'arrêté devrait interdire d'approcher à moins de 100m, ce qui interdit de fait le nage-avec. Cela résulte d'un travail de fond porté par FNE avec le MTES.
- Pêche au gangui : bien que ce soit interdit, on en voit passer. → Prévenir les affaires maritimes / DML 83. Cela relève du Préfet de région qui est compétent pour la police des pêches.
- Port : c'est un refuge, à ce titre il a obligation d'accueillir un navire en détresse. En 2019, la PréMar a du effectuer un rappel de cette règle auprès des capitaineries... La PréMar peut imposer l'accueil dans un port d'un navire en difficulté, encore faut-il qu'il y ait la place pour ce faire !
- Stratégie Plongée : action inscrite dans le PAMM 2016-2021. On est sur l'amélioration de l'existant.

DOCUMENT STRATEGIQUE DE FAÇADE

Le secteur maritime français, réuni récemment au sein du "GT Bleu" témoigne d'une volonté d'avancer et de poursuivre la dynamique enclenchée avant la crise sanitaire, avec une prise en compte des enjeux environnementaux et une augmentation des compensations écologiques lorsque c'est nécessaire. Heureusement, la crise n'aura d'effet qu'en terme de calendrier (report de 3 mois de la phase d'approbation), objectifs et mesures envisagées ne sont pas remis en cause.

Prochaines étapes :

- Ateliers de concertation avec l'ensemble des acteurs (sept. 2020)
- Validation des mesures en CMF (nov. 2020).

Difficultés rencontrées :

- Cohérence entre SCAP et DSF. Quelle part des objectifs de surface en protection forte concerne la terre, quelle part concerne la mer ? Concernant la mer, tout sera indiqué par le DSF, les chiffres restant à éclaircir. Aujourd'hui, 0,80% des AMP en protection forte ; objectif affiché : 30% des surfaces maritimes en AMP dont 10% en protection forte.