

FNE PACA - Réseau Eau & Mer

ATELIER MER - VAR : MOUILLAGES

INTERVENANTS

- Marion BRICHET, DIRM Méditerranée
- Anaïs JACQUEL, DDTM Var
- Stéphane PENVERNE, Parc National de Prot Cros
- Frédéric THIEBAUT, Communauté de Communes Golfe de St Tropez
- Frédéric VILLERS, AFB – antenne Méditerranée

LA PRATIQUE : LE MOUILLAGE DANS LE VAR

(diaporama DDTM Var)

Le terme de mouillage recouvre plusieurs sens : le stationnement d'un bateau dans un abri, mais aussi les différentes pratiques et engins utilisés :

- Mouillage individuel sur dispositif d'amarrage (corps mort ou ancrage écologique), nécessitant une autorisation d'occupation temporaire (AOT), délivrée par la DDTM, pour 2 ans, avec pose et enlèvement du dispositif relevant de la responsabilité du pétitionnaire. Redevance annuelle à France Domaine
- Mouillage en "zone de mouillage et d'équipement léger" (ZMEL), nécessite également une AOT, délivrée à un titulaire qui gère la ZMEL pour plusieurs bateaux et paie une redevance à France Domaine. Le titulaire de l'AOT fixe les tarifs des mouillages et peut émettre un règlement de police pour la ZMEL. Une ZMEL n'est ni une annexe ou une extension de port.
- Autre forme de mouillage : mouillage forain, à l'ancre, n'importe où dans le respect des règles de base et des secteurs interdits.

MOUILLAGE SUR LE LITTORAL VAROIS

Deux bureaux de la DDTM gèrent les 49 zones de mouillages, ce qui représente 1440 AOT individuelles accordées, selon une procédure en ligne sur le site de la DDTM Var. Certaines zones de mouillages sont gérées par des associations (ex à Giens). Dans la majorité des zones de mouillage, les bateaux concernés sont de petite taille (5 à 8 m).

3 ZMEL existantes et d'autres en projets. Le terme de ZMEL est défini par les équipements d'amarrage mis en place (qui peut aller jusqu'au ponton démontable), et non par la taille des bateaux susceptibles de mouiller.

A noter que la plaisance constitue un apport économique certain au territoire : tourisme, commerces spécialisés, industries de réparation nautique; et ce même saisonnier et sans services proposés au mouillage.

Constat :

- de nombreux bateaux mouillent sans AOT
- il n'existe pas de fourrière à bateaux
- pour agir, la Préfecture doit engager une longue procédure de destitution de propriété
- l'amende encourue n'est pas dissuasive (35 €...).

ELEMENTS DE CARACTERISATION A L'ECHELLE REGIONALE

(cf diaporama AFB, éléments issus de la stratégie mouillage 2019, disponible à partir du printemps prochain).

A l'échelle du littoral régional, la valeur économique de la Méditerranée est estimée à 1.7 milliards €. Les ports régionaux proposent quelques 60 000 places.

La petite plaisance représente 25% du total français des immatriculations de bateaux, et est constituée en majorité de bateaux motorisés. Une part des bateaux cède progressivement la place à la location, permettant à plus de monde d'aller en mer (et de mouiller...).

La grande plaisance (bateaux de 24 à 160m) est en progression, tout en restant concentrée sur quelques secteurs. Son poids économique peut être localement important (chantiers navals et services associés).

ZONE DE MOUILLAGE ET D'EQUIPEMENT LEGER (ZMEL)

La création de ZMEL est proposée par la DDTM dans l'idée d'aller vers une gestion plus vertueuse des zones de mouillage existantes, en priorité aux collectivités (Communes ou leurs groupements). La création d'une ZMEL est une démarche – projet : association obligatoire des parties prenantes, validations par des instances de concertation (ex : commission départementale des sites), saisie de la Direction des finances publiques, demande d'une AOT ZMEL, enquête publique le cas échéant. L'AOT est délivrée pour 15 ans.

Une ZMEL apporte localement aux territoires comme aux plaisanciers :

- Gestion du mouillage à l'échelle de la zone,
- Utilisation de dispositifs écologiques
- Établissement possible d'un règlement de police, de prescriptions environnementales, d'interdiction de mouillage forain dans des secteurs contigus
- Possibilité de proposer des services avec le port (ex : surveillance, gestion des eaux grises et noires...).

L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL DU MOUILLAGE

(cf diaporama AFB).

Les petits fonds côtiers (entre 0 et 40m) sont présents sur le littoral PACA sur un plateau continental étroit. Ces petits fonds accueillent des habitats variés et riches, à commencer par les herbiers de posidonies (où on observe 25% des espèces animales de Méditerranée).

Ces herbiers présentent des caractéristiques et atouts écologiques qui rendent sa préservation d'autant plus importante sur un plan écologique (habitat clé, espèce âgée, croissance lente) comme d'un point de vue anthropocentrique (puits de carbone, lutte contre l'érosion).

Les études depuis 50 ans montrent une évolution en régression :

- En limite supérieure, en raison notamment des aménagements du littoral, des rejets
- En limite inférieure, en raison notamment du changement climatique et de la hausse du niveau des mers
- Au milieu, en raison notamment des pratiques de mouillage : arrachage des posidonies par les ancres.

La grande plaisance (bateau > 20m) a un impact fort ; la petite plaisance a un impact moindre mais les bateaux sont plus nombreux...

L'urgence d'agir est reconnue par l'ensemble des acteurs institutionnels. Parmi les actions : interdiction ou réglementation des mouillages (arrêtés préfectoraux), développement d'ancrage écologique, information – sensibilisation par le biais de campagnes (Ecogestes) ou de l'appli Donia¹.

¹ <http://www.donia.fr/>. Présentation en vidéo ici : <https://www.youtube.com/watch?v=AJIBRI02f4E>

DES OUTILS POUR LE TERRITOIRE : ORGANISER LE MOUILLAGE

LA BAIE DE PAMPELONNE (RAMATUELLE) : PROJET DE ZMEL ADAPTEE AUX GRANDES UNITES

(Diaporama CC Golfe de St Tropez)

Constat initial : la baie de Pampelonne est un espace remarquable au titre de la Loi littoral, intégrée dans le site Natura 2000 Corniche Varoise. L'herbier de posidonies occupe une grande partie de la baie. La plage en DPM est concédée à la Commune (occupation autorisée : 20% max en linéaire et en surface).

C'est aussi un site à enjeu économique fort : pôle touristique international attirant jusqu'à 350 bateaux / jour et générant un chiffre d'affaire supérieur à 52 millions d'€ annuel, avec une fréquentation concentrée sur 2/3 mois estivaux. Il est noté une fréquentation volatile de la grande plaisance, et une tendance à la baisse depuis 2012.

Parmi les autres enjeux : sécurité des mouillages (risque de collision en cas de grande densité de navires), paysage.

Les acteurs locaux ont validé dès 2013 le principe de création d'une ZMEL et la Commune de Ramatuelle met en œuvre de puis 2018 un schéma d'aménagement de plage (remise à plat du fonctionnement du site et des établissements de plage, dont le nombre diminue quelque peu).

La proposition de ZMEL s'appuie sur des études (faisabilité technique, financières, enquêtes auprès des plaisanciers, suivis écologiques) et organise le mouillage selon 2 zones de la baie :

- Au sud, en zone sableuse, un mouillage forain possible mais encadré et dans un espace délimité
- En zone nord, zone à herbier, la mise en place de coffres d'amarrage, positionné en différents endroits, ils accueilleront du mouillage en escale ou pour les plaisanciers locaux, et différentes tailles de navires.
- S'il est déployé en totalité, le projet comptera jusqu'à 210 mouillages (toutes tailles confondues).

En pratique, la Commune prévoit une délégation de service public et une mise en place progressive et adaptative de la ZMEL, qui permettra au délégataire de répartir dans le temps son investissement (et de le rentabiliser progressivement), d'habituer les plaisanciers à cette nouvelle gestion et d'ajuster le projet à mesure de sa mise en place..

La réalisation de la ZMEL a été estimée à 5 millions € HT en hypothèse haute (ZMEL complète, état de mer avec une houle à 2.5m). L'ingénierie financière n'a pas encore trouvé toutes ses réponses. Une partie de l'investissement pourra se faire grâce à des aides publiques, une autre sera apportée par le délégataire. La redevance due à France Domaine permettra de recouvrir une partie des aides publiques. Les tarifs de location des coffres ne sont pas complètement déterminés : cela pourrait être en moyenne lissée 10€/m linéaire de navire (ce chiffre est un ordre de grandeur : il apparaît élevé pour les propriétaires de petites unités mais faibles pour les propriétaires de grands navires. A titre de comparaison, une zone similaire en Sardaigne présente des tarifs doubles).

LA ZMEL DE BAGAUD, PARC NATIONAL DE PORT CROS

(Diaporama PN Port-Cros)

Située entre l'île de Port-Cros (cœur de Parc) et l'îlot de Bagaud (réserve intégrale), la passe de Bagaud accueille des bateaux au mouillage avec des enjeux très similaires à ceux de Pampelonne :

- Enjeu écologique (herbier de posidonie sur zone)
- Enjeu économique – touristique (pêche, plongée, plaisance et location de bateau, transports maritimes)
- Enjeu paysager (milieu naturel, et immeuble classé Monument historique)
- Et enjeu de sécurité de la navigation et des mouillages.

Le site concerné s'étend sur 175 ha, et accueille, selon la météo, entre 50 et 100 bateaux / jour (avec des pics observés jusqu'à 250 bateaux / jour).

Le projet de ZMEL s'inscrit dans les stratégies du Parc et les différentes politiques publiques concernant cette zone². Les parties prenantes sont unanimes pour protéger le site dans ses différentes composantes, mais le projet a néanmoins suscité quelques craintes (vis-à-vis de l'impact possible d'un moindre nombre de bateaux, sur la restauration et le commerce).

La mise au point du projet de ZMEL a nécessité des mois de concertation avec les acteurs locaux, puis de nombreuses validations par les commissions départementales, l'ABF, la Commune et enfin l'enquête publique.

Le projet retenu détermine 4 zones ("hameaux") où seront installées des bouées d'amarrage permettant d'accueillir des unités inférieures à 15m (60 bouées) et inclura 5 bouées pour des unités jusqu'à 30m. Il prend en compte un coffre de mouillage militaire (et sa zone d'évitement). Tout mouillage à l'ancre est interdit à l'intérieur des 175 ha de la ZMEL. Le mouillage sera possible de mi avril à mi octobre, gratuit en journée. Le mouillage nocturne sera sur réservation obligatoire, payant, avec une tarification progressive (à partir de 25 € / nuitée pour un navire type de 7 mètres).

Le coût global du projet est estimé à 700 000 €, financé pour 30% par le Parc national et à 70% par des aides publiques (Agence de l'Eau, Conseil Régional, Girepam). Le coût de l'exploitation et de l'entretien de l'équipement devraient être compensés en quasi-totalité par les redevances perçues auprès des usagers via la tarification prévue. Le Parc National poursuit les travaux et réflexions :

- Accompagnement et sensibilisation des acteurs continentaux et des plaisanciers, notamment au démarrage du projet
- Evaluation du projet par des protocoles d'incidences sur la Posidonie et la Grande nacre
- Suivi de la fréquentation nautique, pour évaluer l'effet-report
- Définition d'un modèle économique pour déployer d'autres ZMEL au sein de l'Aire Marine Adjacente (Porquerolles en particulier) et garantir leur pérennité.

STRATEGIE POUR L'ORGANISATION DES MOUILLAGES

(Diaporama DIRM)

La stratégie Méditerranéenne des Mouillages s'inscrit dans les politiques européenne et française de gestion du littoral et de la mer (directives européennes Stratégie pour le Milieu Marin et Planification de l'espace maritime ; stratégie nationale mer et littoral). La réponse française est le Document Stratégique de Façade (DSF), aujourd'hui en élaboration, révisable tous les 6 ans et qui vise à

- protéger l'environnement (par le biais du Plan d'Action pour le Milieu Marin [PAMM], "volet environnemental" du DSF),
- valoriser le potentiel de l'économie bleue
- et anticiper / gérer les conflits d'usages.

Au sein du PAMM Méditerranée occidentale, 2 mesures³ portent spécifiquement sur l'organisation des mouillages :

- Renforcer la mise en œuvre de la stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance, à l'échelle des bassins de navigation
- Définir une stratégie de gestion des mouillages des navires de grande plaisance sur les secteurs à enjeux.

² Charte PNPC, sites Natura 2000, Stratégie Méditerranéenne des mouillages, SDAGE Rhône Méditerranée, Contrat de baie Ile d'Or, SCoT PM volet littoral et maritime...

³ une troisième mesure concerne la croisière

La stratégie actuellement en cours d'élaboration reprend les principes de celle établie en 2010 :

- La mer est un bien commun, le DPM est inaliénable,
- Le développement de la plaisance doit respecter les sites (environnement, paysages)
- Le développement de la plaisance ne doit pas se faire au détriment des autres usages
- Le mouillage doit rester temporaire et saisonnier
- Le mouillage n'est pas une réponse à l'insuffisance de places dans les ports
- La liberté du plaisancier s'accompagne d'un comportement responsable vis-à-vis des milieux et des autres usages.

La stratégie Mouillages 2019 s'appuie sur les travaux Medtrix⁴ (localisation de la pratique, localisation des substrats marins) et se veut opérationnelle :

- Définition des sites à enjeu (niveaux de pression, vulnérabilité du substrat, niveau de dégradation)
- Identification d'actions par site : organisation, réglementation...
- Recensement d'actions déjà en cours et accompagnement des porteurs de projets.

La construction de cette stratégie s'est faite à une échelle régionale et de façade, et en concertation avec les DDTM, les Aires Marines Protégées, les gestionnaires : il s'agit ainsi d'éviter ou de limiter l'"effet report", c'est-à-dire le déplacement des bateaux (et donc des pressions) d'un site sensible protégé ou organisé à un autre qui ne le serait pas. Elle sera soumise à la validation du prochain Conseil Maritime de Façade et fera ensuite l'objet d'une mise en œuvre et suivi par l'ensemble des partenaires (niveau Région / façade et niveau département), pour partager et articuler les projets.

⁴ <http://www.observatoire-mer.fr/index.html> et <http://medtrix.fr/>