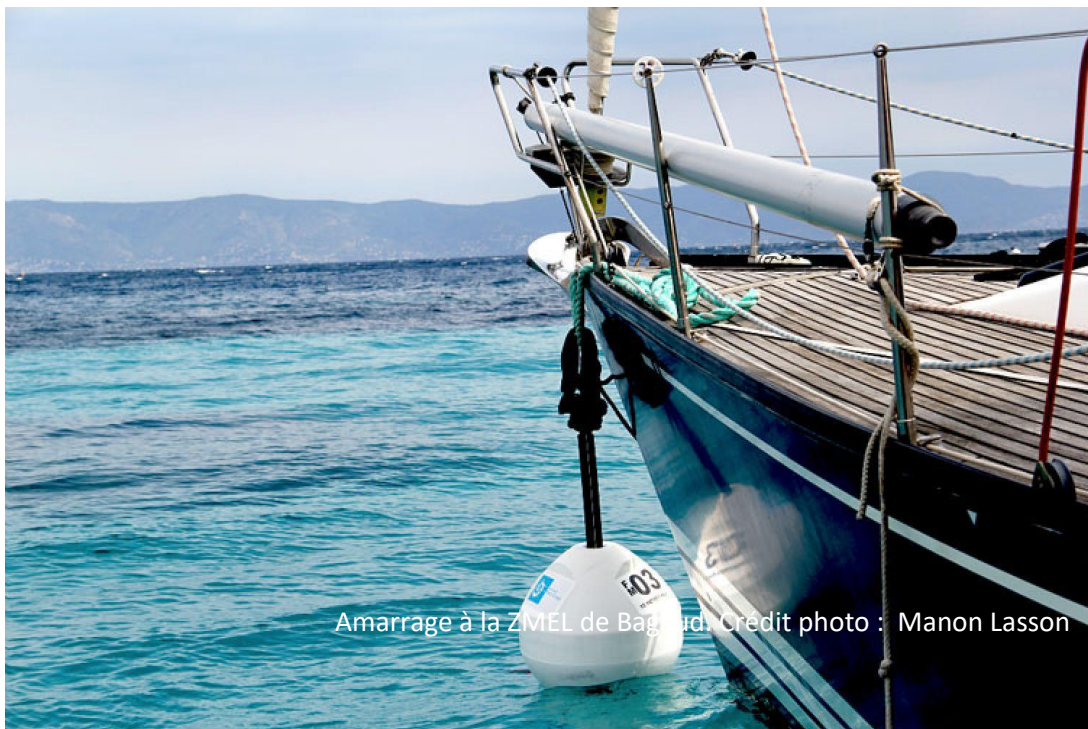


JOURNEE TECHNIQUE RETOURS D'EXPERIENCE PROJETS DE MOUILLAGE

MARDI 30 JANVIER 2023
Amphithéâtre de la DIRM, Marseille



Réunis autour d'une journée technique, près de 70 participants des collectivités territoriales, des gestionnaires d'aires marines protégées et des services de l'Etat ont échangé sur des sujets très techniques comme les différents modes de gestion des ZMEL, le schéma économique pour atteindre un équilibre financier, les modalités de concertation des usagers locaux, etc.

PROGRAMME

Introduction et bilan de la stratégie mouillage

Direction Interrégionale de la mer Méditerranée

Procédures administratives d'un projet de ZMEL

Direction départementale des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes

Réglementation des mouillages : bilan saison 2023

Préfecture maritime de Méditerranée

Outils à disposition des porteurs de projets

Office français de la biodiversité

Organisation des mouillages au cœur de deux parcs nationaux

Parc national de Port-Cros (ZMEL Porquerolles)

Parc national des Calanques

Clés d'une phase étude réussie d'un projet de ZMEL

Le Lavandou

Antibes

6 bonnes raisons d'organiser le mouillage côtier

France Nature Environnement

Gestion et économie d'une ZMEL

Bonifacio

Parc national de Port-Cros (ZMEL Bagaud)

Bilan des freins, des difficultés et des besoins identifiées par les porteurs de projets publics et privés

WWF

Conclusions et suites à donner

Vos idées pour le forum 2024



Bilan de la stratégie mouillage

DIRM – Marion Brichet

Marion BRICHET dresse l'historique de la politique des mouillages :

- 2010 : 1^{ère} stratégie élaborée par la DREAL PACA ;
- PAMM 2016 deux actions relative aux mouillages
- 2019 : *Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages petite et grande plaisance* adopté en CMF

✓ Ses principes :

- La mer un bien commun, DPM inaliénable
- Respect environnement et paysage
- La plaisance ne s'opère pas au détriment des autres usages
- Temporaire et saisonnier
- N'a pas vocation à combler les insuffisances des ports

✓ Les objectifs étaient les suivants :

- Définition des sites sensibles
- Préconiser des mesures
- Accompagner les porteurs de projets

Ce document de 2019 a été mis à jour en 2021 en précisant pour les 119 sites s'il fallait réglementer, protéger ou développer des projets.

Les appels à projets de 2020 et 2022 ont permis d'impulser des dynamiques de territoire et de réaliser des études et/ou réaliser des travaux dans les trois régions (11 projets). D'autres projets sont aussi financés par d'autres fonds soit au total 23 projets.

En 5ans 12 projets en phase d'études, 6 projets en phase travaux et 5 projets opérationnels.

Il n'y aura pas de nouvel appel à projets en 2024 mais les financeurs poursuivront leur soutien aux collectivités.

Présentation de la réglementation pour un projet de ZMEL

DDTM06 - Laurène Lavabre

Lorène LAVABRE, DDTM 06, présente les procédures.

✓ Généralités et compatibilités

Les procédures sont domaniales, environnementales, navigation sécurité des usages balisage et archéologie.

Si le projet porte atteinte à des espèces protégées il est nécessaire de demander des dérogations, s'il est situé dans une AMP ou un site classé ou inscrits ou dans un site remarquable des conditions s'ajoutent encore. Les objectifs du DSF doivent également être intégrés (ex : artificialisation).

✓ Niveau d'évaluation des incidences environnementales du projet :

La DREAL vous précisera si le projet est soumis à une étude d'impact ou pas.

✓ Demandes d'autorisations :

Déclaration loi sur l'eau si dossier inférieur à 1,9M€ si supérieure besoin de saisir l'autorité environnementale. Selon le mouillage, une convention ZMEL avec règlement de police est nécessaire. La question de la redevance se pose

Des questions sont posées sur l'application du règlement de police. C'est le code du tourisme, le code de transport et le CG3P qui s'appliquent sur ce point. Il est important de définir une zone de mouillage large pour que la collectivité puisse y exercer son pouvoir de police. Si l'infraction se déroule en dehors de la zone seuls les services de l'Etat sont compétents.

Une difficulté se pose pour les communautés de communes qui développe une ZMEL car elles ne disposent pas du pouvoir de police.

La redevance interroge les participants car les barèmes varient en fonction des DDFIP ce qui peut avoir une incidence sur l'économie d'un projet.

✓ Les relations entre procédures

Plusieurs avis peuvent être sollicités dans le cadre du projet : ex la Commission nautique locale, l'autorité environnementale...Les procédures domaniales et environnementale peuvent être menées en parallèle.

✓ Etudes et analyses attendues

Plusieurs études doivent être envisagées : étude terrain, opérations nécessaires avant travaux (nettoyage de site, archéologie préventive...), analyses (besoins et solutions, historique, accessibilité, services et équipements terre/mer...).

1	• Généralités et compatibilités
2	• Niveau d'évaluation des incidences environnementales du projet
3	• Demandes d'autorisations
4	• Relations entre procédures
5	• Etudes et analyses attendues

Réglementation des mouillages : bilan saison 2023

PREMAR – Anne-Sophie Vérité

Anne-Sophie VERITE dresse le bilan 2023. Il s'agit de la première saison avec un cadre réglementaire complet.



- 933 suspicions d'infraction au mouillage constatées par les sémaphores. Le suivi est de plus en plus précis. Ils utilisent des moyens de veille et optique. Des drones sont également utilisés en appui au contrôle. Une unité de contrôle est ensuite envoyée sur place.

- 115 procès-verbaux (119 en 2022). Les dossiers sont instruits par le Tribunal maritime de Marseille. Ces chiffres révèlent une meilleure connaissance de la réglementation. Une partie importante concerne des skippers étrangers.

2024 marquera la fin de la pédagogie appliquée ces dernières années et des échanges accrus avec le tribunal maritime. Il est important de communiquer sur les réponses pénales car c'est dissuasif.

La Préfecture maritime travaille à l'évolution de la réglementation pour la petite plaisance. Pour le moment, l'utilisation des outils à disposition (ZIM par exemple) est privilégiée.

Outils pour la réduction de la pression du mouillage

OFB – Frédéric Villers

✓ Aménagements –

- Outils phase d'étude : Fiches annexes de la stratégie mouillage
- Outils phase travaux : Travail en cours de l'OFB (avec partenaires) pour les bonnes pratiques pour cette phase. Le document sera disponible en mars. Il insiste sur le besoin d'élaborer un plan de gestion environnemental (PGE) que le prestataire devra respecter.
- Outils financiers : ils concernent le financement des études (AAP, fonds vert, aide directe). Pour la gestion, les outils ne sont pas suffisamment développés. Pour accompagner les gestionnaires et sensibiliser les plaisanciers 26 saisonniers recrutés dans les communes gardes régionaux (pas de pouvoir de police).

✓ Réglementation

- ✓ Zone interdite au mouillage (ZIM), ZIEM (zone interdite aux engins motorisés) ... Possibilité de mobiliser les plans de balisage pour y intégrer ces éléments.

✓ Outils de sensibilisation

Ecogestes, Nav&co, DONIA, Alliance posidonia, vidéos, ...

Les réflexes : se rapprocher du niveau local services de l'Etat et gestionnaire AMP ; Analyser les alternatives aux ZMEL et évaluer les effets report

Matthieu Eyrard souligne qu'un projet de ZMEL c'est un projet de territoire, il s'agit d'accompagner une politique globale sur un secteur. Plusieurs étapes sont essentielles :

- Le nettoyage de la zone est un volet important, il faut aussi nettoyer le plan d'eau (navire ventouse),
- des choix technologiques (type d'installation) doivent être envisagées tôt. L'ancrage écologique n'est pas forcément adapté en raison de la nature des sols.
- Le dimensionnement de la SMEL (nb de points d'ancrage et type de flotte). Cela a une incidence sur la rentabilité du projet ;
- L'insertion paysagère est une dimension essentielle.



Organisation des mouillages au cœur de deux parcs nationaux

RETEX Parc national des Calanques

Eloise Faure du PNC présente le projet de ZMEL.

La première phase a consisté à concerter avec les acteurs pour élaborer un schéma global d'organisation des mouillages ; sept zones ont été identifiées.

Des ateliers de concertations ont ensuite été menés pour permettre à un panel représentatif de personnes concernées par le projet de discuter du projet (loueurs bateaux ; skippers ; pêcheurs etc.). Lors de ces ateliers de concertation sont présentés : le contexte du projet ; le schéma d'organisation des mouillages ; la modification des plans de mouillages.

Difficultés rencontrées pour la concertation : l'inclusion de l'ensemble des parties prenantes dans le processus et l'équilibre à trouver entre les attentes usagers/pratiquants et la volonté des services instructeurs. Par ailleurs, le Parc déplore le manque de visibilité sur la temporalité de l'instruction des dossiers réglementaires.

✓ Bonnes pratiques identifiées :

- l'inclusion des services instructeurs et des collectivités dans le processus
- un schéma validé en large concertation
- un BE disponible avec un temps de travail accès sur l'étude.
- un financement possible avec la labellisation Bas Carbone (certes nouveau et complexe mais permet de financer un projet de ZMEL).

Piste d'amélioration : prévoir une mission géotechnique plus robuste (dimension des ancrages / force de traction) dès le début.

RETEX Parc national de Port-Cros



Stéphane Penverne présente le projet d'organisation des mouillages autour de l'île de Porquerolles.

Il rappelle qu'en 2020 avait été développé la ZMEL de Baguad (68 bouées).

Ce nouveau projet porte sur 350 bouées autour de Porquerolles (et 700 possibilités de mouillage libre sur zone de sables). Il s'agit d'une ZMEL multi-sites autour de Porquerolles. 30m. est la taille max des navires admis au mouillage en cœur de Parc national. La ZMEL a bénéficié du soutien de l'Agence de l'eau RMC et de la Région SUD pour la partie étude. Le Parc a également répondu à l'appel à projets de la DIRM.

✓ 3 objectifs sont envisagés :

- Protéger les habitats marins
- Préserver le caractère des sites
- Assurer la sécurité des usagers

La fréquentation des sites a été étudiée à l'aide de protocoles de suivi des mouillages dans les zones de Porquerolles à différentes périodes de l'année. Ces protocoles n'ont pas permis d'obtenir d'information relative au type de bateau venant mouiller. Des vols à l'aide d'un ULM ont permis de caractériser la flotte (type et taille de bateau) et de dénombrer en période de très grande fréquentation. Un bureau d'étude en paysage a été sollicité pour guider sur la façon dont la ZMEL allait s'organiser : déterminer les points de vue de grande qualité ; caractériser les paysages et enjeux associés ; proposer un schéma d'implantation.

Résultat de l'étude de fréquentation :

- il est évalué à 100 km la longueur de chaînes se déposant sur les fonds de l'île de Porquerolles sur une saison ;
- au moment des pics de fréquentation, on compte plus d'un millier de bateaux en journée (longueur moyenne 9m) ; environ 500 bateaux la nuit (longueur moyenne 11m) ;
- plus les unités sont grandes, plus la part des navires mouillant sur les herbiers est grande. Alors que plus le bateau est grand plus les dommages sur les herbiers sont importants.

Des ateliers de concertation ont été menés avec les acteurs locaux (pêcheurs ; plongeurs ; plaisanciers ; transporteurs maritimes ; habitants ; loueurs de bateaux ; commerçants etc.) soit 4 ateliers, 4 réunions d'échanges, 2 réunions pour présenter le projet stabilisé. Au total 27 échanges, une centaine de participants et 50h de discussion. L'objectif était de trouver un équilibre entre tous les usages du territoire

✓ Les principes généraux de fonctionnement :

- 3 types de zones
- Interdiction permanente de mouiller dans les herbiers
- Mouillage libre sur sable
- Saisonnalité : Les 350 bouées seront mises en place progressivement au fil de la saison à partir du 15 avril. Toutes les bouées seront mises en place entre le 1^{er} juillet et le 31 août.
- Gratuité en journée mais payant la nuit
- Favoriser le turn-over

- Capitaine conserve la possibilité de mettre le navire en sécurité en tout temps et en tout lieu

Les oppositions au projet sont soit philosophiques avec l'idée de liberté de la mer, soit pratique sous l'angle de la sécurité, de la tarification (ex : Bagaud – 17€ la nuit), réalité de l'impact des ancrs sur les herbiers.

La question de la tarification fait l'objet d'échanges entre les participants.

L'effet report n'inquiète pas car d'autres collectivités développent également des ZMEL. Par ailleurs cet effet ne concernerait que quelques jours dans l'année. Des travaux de modélisation sont en cours pour l'évaluer précisément.

Clés d'une phase étude réussie d'un projet de ZMEL

Le Lavandou

M. Bernardi rappelle que l'aventure est périlleuse mais qu'il faut se lancer pour préserver le littoral. Ces projets sont politiquement lourds à porter mais il constate que l'appui notamment du GIS Posidonie pour la sensibilisation permet de faire évoluer les mentalités et les comportements.

Le projet s'inscrit dans une démarche globale de protection du trait de côte et de la lutte contre l'érosion grâce à la préservation de la posidonie.

Il présente les enjeux de son territoire et les caractéristiques du projet.

Ce projet amorcé en 2021 aboutit en juillet 2024.

Le périmètre de la ZMEL concerne toute la baie de Cavalière. Il s'agit d'installer 71 bouées de mouillage et de définir une zone libre de mouillage de 3,2 ha (fonds sableux et mouillage autorisée des bateaux de taille inf. à 16m).

Ouverture du 1^{er} mai au 30 septembre avec une gestion par la commune pendant 15 ans. La ZMEL serait gratuite en journée et payant la nuit avec réservation en ligne obligatoire ? Le prix sera fonction de la taille du navire et de la durée du mouillage. Le mouillage sera interdit en dehors des bouées sauf sur la zone du Lazet.

✓ La méthodologie de travail a été la suivante :

- Etude de fréquentation poussée en prenant en compte la fréquentation du littoral du Lavandou sur une année. Cela a permis d'améliorer les connaissances et d'identifier des effets reports.
- GIS POSIDONIE est venu réaliser un inventaire des habitats pour constituer un état zéro.

Ce projet s'inscrit dans une démarche globale : Volonté de classer 5% du littoral du Lavandou en protection forte.

Ce projet a été réalisé de manière concertée avec des commissions usages.



✓ Difficultés :

- Long, nombreuses études, plusieurs enjeux et échelles
- Définir un modèle économique de gestion
- Concerne peu de citoyens

✓ Opportunités

- Appropriation du littoral et le faire découvrir
- Echanger avec les acteurs de la mer
- Projet local concret de protection du milieu

Antibes

Le projet porte sur 35 ha et 47 bouées pour des navires de moins de 24m. La surface est divisée en 6 secteurs. 5 mouillages seront conservés hors période estivale.

La ZMEL se situe au niveau de la Anse du Crouton, en dehors des ZIEM littorales. Y seront installées 47 bouées pour les bateaux inf. à 24m. sur 6 secteurs de mouillage.

Il n'est prévu aucun équipement léger ; ni balisage.

Hors saison, 5 mouillages pour les bateaux inf. à 16m. seront maintenus.

La réalisation d'une étude géotechnique permet de définir le type d'ancrage qui sera choisi.

✓ Les principes généraux de fonctionnement :

- La ZMEL sera exploitée du 15 avril au 15 octobre.
- L'accueil des plaisanciers sera libre et gratuit.
- La surveillance et le contrôle seront opérés par le gestionnaire assisté de la garde régionale marine. Un travail sur un règlement de police pour organiser et réglementer les usages est en cours.
- Le coût de fonctionnement est estimé à 105.000€. La possibilité de déléguer à un prestataire est en réflexion. Il n'y aura pas de rentabilité car la ZMEL sera gratuite.
- Pour la phase de travaux (estimé à 4 mois), il est prévu d'organiser le nettoyage du site ainsi que des tests d'arrachement. Le coût prévisionnel des travaux s'élèvera à 430.000€.

Il pose la question de l'assermentation.

Il s'interroge sur la question des déchets liquides et solides. La solution c'est le turn-over.

La question du coût d'exploitation pour des deux projets est posée.

Pour Antibes, il s'agit d'un service d'intérêt général. Elle sera gratuite donc pas rentable. Si elle était payante il faudrait recruter du personnel avec un coût très important pour la collectivité. Il en est de même pour le Lavandou.

La question de l'effet report est posée par les participants. Pour Antibes, il a été évalué vers les îles de Lérins mais il faudra suivre l'évolution des comportements. Pour le Lavandou ce risque est limité car la zone est très isolée.

Le représentant de Hyères, s'interroge sur cette gratuité et demande s'il n'est pas obligatoire de mettre en place un budget annexe.

Le directeur du port de Bonifacio indique que les dépenses liées à la ZMEL de Sant'Amanza sont imputées au budget de la régie du port.

Guide « 6 bonnes raisons d'organiser le mouillage côtier »

FNE PACA

FNE a produit 2 livrables ; un premier argumentaire à l'usage des élus ainsi qu'un guide plus technique.

FNE souligne que face à une forte évolution de la plaisance de loisirs, on assiste à une prise de conscience croissante de la nécessité de préserver les milieux. FNE alerte sur l'engouement facile constaté pour les ZMEL ; d'autres outils sont cependant disponibles.

Le guide élaboré par FNE entend proposer une réflexion globale et intégrée pour le bassin de navigation et de mouillage pour allier acceptabilité sociale et préservation environnementale, deux principes fondamentaux préalables à toute démarche.

✓ Identification de 6 enjeux :

- milieu marin
- risques
- ancrage territorial
- qualité d'accueil (vis-à-vis des touristes)
- responsabilité environnementale
- aménagement du territoire

Le guide pointe des questions polémiques : le permis bateau est-il suffisant aujourd'hui pour responsabiliser les plaisanciers ?

Livrable technique propose des fiches outils classées en 3 phases : les outils pour la phase étude ; ceux pour la phase de développement et enfin les outils pour la phase d'exploitation. Le livrable mentionne également les acteurs sur lesquels s'appuyer. Des points de vigilance sont aussi abordés soulignant les difficultés rencontrées par les porteurs de projets ayant développé des projets de ZMEL.

L'objectif pour FNE est de voir se développer une plaisance durable, au-delà d'une pratique consumériste, tout en œuvrant à la résilience des habitats et ce dans le respect de l'ensemble des acteurs.

→ Question relative à l'origine du projet : le projet d'élaboration de ce guide vient de l'expression d'une inquiétude au sein du réseau FNE d'assister au déploiement massif de ZMEL. Les interrogations se sont portées sur les impacts des ZMEL sur les milieux.



Gestion et économie d'une ZMEL

Bonifacio [ZMEL de Sant'Amanza]

Le projet de ZMEL (coffres d'amarrage de grande plaisance) a été développé en 2021 sur la zone de Sant'Amanza. La gestion des 15 bouées (pour des bateaux de 24 à 60m) est opérée par la capitainerie du port de Bonifacio.

Un important travail sur la stratégie financière et les coûts de fonctionnement a été mené.

Le porteur de projet s'est posé plusieurs questions :

✓ Le choix de l'implantation de la zone de ZMEL

La commune a décidé de se centraliser sur la zone la plus fréquentée par les bateaux de 24-60m. Il s'agit également d'une zone très étudiée par la communauté scientifique, ce qui permet d'avoir un suivi de l'impact de la ZMEL sur les herbiers.

✓ Les choix financiers

Les études menées ont permis de montrer :

- la nécessité d'avoir un subventionnement à hauteur de 80% sur le modèle développé ;
- la capacité d'augmenter les prix ;
- l'importance de faire connaître la zone de mouillage à tous les bateaux entrant dans les bouches de Bonifacio.

✓ Après 2 ans d'exploitation, le bilan financier est à l'équilibre.

La saison 2022 a permis de dégager un excédent de 23.083€ et la saison 2023 un excédent de 7.630€. La différence d'excédent entre les 2 saisons semble se justifier avec la parution de l'arrêté d'interdiction du mouillage pour les bateaux de +24m. sur l'Est-Corse. Le port de Bonifacio a perdu 17% de son activité. Face à la baisse de fréquentation, le port réfléchit à augmenter le prix de l'amarrage aux bouées en passant par une augmentation du niveau de services proposés.

Parc national de Port-Cros [ZMEL de Bagaud]

La ZMEL de Bagaud accueille des bateaux jusqu'à 30m sur 68 bouées. Ces bouées sont mises en place du 15 avril au 15 octobre. Les bouées grandes unités restent disponibles toute l'année. Le mouillage sur ancre est interdit de manière permanente dans les 180 ha de la ZMEL.

La ZMEL est gérée par le Parc national de Port-Cros. 3 salariés permanents y travaillent à l'année, assistés de plusieurs emplois saisonniers.

✓ Les choix financiers

- le coût moyen d'entretien et mise en sécurité s'élève à 400-500€/bouée/an (ce qui comprend le retrait et la pose des bouées).
- Les recettes sont stables. Le ticket moyen est de 45€. 90% des bateaux ne restent qu'une seule nuit. Le turnover est satisfaisant.
- Le taux moyen d'occupation s'établit à 75% au mois d'août (65% sur l'été).

- Le budget couvrant les moyens nautiques, l'entretien, les RH s'élève à 100k€. Le tarif d'amarrage aux bouées est établi par bateau à 0,58€ le m2. Le Parc interroge la possibilité d'augmenter ce tarif pour développer les RH.

✓ Des bouées connectées : nouveauté 2023

Un portail de réservation (application web) a été développé pour la ZMEL.

Grâce au Fonds innovation DAE, le Parc a pu installer des bouées connectées à Port-Cros. Elles sont une aide à la gestion. Le Parc envisage de remplacer les bouées de la ZMEL de Bagaud par des bouées connectées pour détecter la présence/absence d'un navire. En 2024, le Parc ambitionne de communiquer directement avec la bouée et le plaisancier avec l'idée de créer des alertes pour anticiper les situations conflictuelles pour le gestionnaire.

QUESTIONS

Sur la ZMEL de Bagaud, le taux d'occupation maximal n'est donc jamais atteint ?

→ Le taux d'occupation n'est pas atteint la nuit, mais les bouées peuvent être occupées le jour par de plus petits bateaux qui vont libérer la bouée en fin de journée.

→ L'OFB indique que, dans l'exemple de Calvi, même si la ZMEL autorise un certain nombre de bouées le gestionnaire ne les installe pas toutes afin de réduire les frais d'entretien, la ZMEL n'étant pas exploitée à 100%.

Que signifie « amortissement par subvention » dans la colonne recette du plan de financement de la ZMEL de Sant'Amanza ? Faut-il une subvention à hauteur de 80% des dépenses chaque saison ?

→ Cette ligne correspond à une part d'amortissement de la subvention issue de la phase travaux.

→ L'OFB souligne l'excédent dégagé par la ZMEL malgré son faible taux d'occupation ; la ZMEL de Sant'Amanza paraît donc rentable.

→ Le directeur du port de Bonifacio indique que le subventionnement à hauteur de 80% des dépenses n'est pas obligatoire, ce taux peut être inférieur. La possibilité de cet ajustement permet de renforcer l'acceptabilité sociale du projet dans une période où il n'est pas évident de justifier de l'utilisation de fonds publics pour des projets en direction d'une population disposant des moyens financiers pour posséder/utiliser des bateaux de plus de 24m.

Quel est le profil des plaisanciers utilisant les ZMEL de Bagaud et de Sant'Amanza ?

→ A Sant'Amanza, les plaisanciers sont des professionnels du nautisme faisant preuve d'un comportement irréprochable (pas de rejet observé dans la zone ; respect des règles strictes d'interdiction de baignade etc.)

→ A Bagaud, les plaisanciers semblent avoir une connaissance plutôt fine de la mer et de ses enjeux ; notamment par le fait que la ZMEL est éloignée de la côte et qu'elle est

davantage un point d'étape pour les marins. Les plaisanciers démontrent une certaine conscience des enjeux environnementaux.

→ A Porquetolles, la partie la plus compliquée est la gestion, notamment pour la gestion du passage jour/nuit. Les bateaux ayant réservé pour la nuit doivent pouvoir trouver libre la bouée à laquelle ils sont sensés s'amarrer. Par ailleurs, le Parc poursuivant la volonté, comme tout parc national, d'accueillir gratuitement les visiteurs, il est essentiel de pouvoir assurer un certain niveau de rotation des navires sur les bouées. Le Parc entend donc se doter d'outils d'aide à la rotation des navires.

Bilan des freins, des difficultés et des besoins identifiés par les porteurs de projets publics et privés

WWF, Catherine PIANTE

WWF a été sollicitée par la PREMAR afin d'étudier les difficultés à la mise en place de ZMEL. L'étude, en cours de finalisation, a pour objectif d'accélérer la mise en place de ZMEL au regard de l'ambition du règlement européen de restauration écologique de remettre en bon état d'ici 2050 90% des habitats déclarés en mauvais état (notamment les prairies sous-marines). WWF a souhaité comprendre les freins à la mise en place de ZMEL pour les bateaux de moins de 24m.

L'étude a permis d'établir 3 groupes de recommandations :

✓ Quantifier et planifier les efforts restants.

Quantifier les ZMEL restant à concrétiser d'ici 2027/30. 73 sites n'ont pas de projet en cours. Favoriser une réflexion à l'échelle des bassins de navigation. Objectiver l'impact sous l'eau du mouillage des bateaux de moins de 24m. afin que les sites prioritaires soient connus et ainsi estimer le nombre d'appels à projets qu'il serait nécessaire d'instaurer.

✓ Faciliter la création et le déploiement de ZMEL.

Améliorer la lisibilité des procédures afin de faciliter la création de ZMEL. Appuyer les porteurs de projets en difficulté, que ce soit pour des raisons d'ordre politique, technique ou financière. Identifier la nécessité de former et l'appui en expertise technique (cf. projet BLUE FOREST*).

✓ Mieux préfigurer et optimiser la gestion des ZMEL pour assurer la pérennité des dispositifs.

Permettre l'équilibre financier des ZMEL (en mutualisant les coûts à l'échelle intercommunale ; en générant de nouveaux revenus tels que les droits d'entrées, le paiement des services écosystémiques etc.). Proposer une extension de la durée des AOT ZMEL. Promouvoir une gestion adossée aux ports.

*Le projet BLUE FOREST de WWF vient en appui aux porteurs de projet, identifiés dans la stratégie mouillage, à la mise en œuvre de ZMEL. WWF intervient sur les sujets/difficultés incombant aux communes, à savoir : appui à la rédaction de CCTP ; soutien au dépôt de dossier d'instruction ;

appui au passage aux phases travaux ; appui au lancement de la ZMEL ; appui en communication et sensibilisation.

En conclusion, WWF propose d'intégrer un addendum à la stratégie mouillage avec les recommandations citées ; d'initier une dynamique afin de faire baisser le montant des redevances AOT ; de mener une réflexion autour du financement au long cours des ZMEL ; de venir en appui aux communes en difficulté et d'instaurer un groupe de travail « ZMEL éloignée des ports ».

QUESTIONS

→ L'OFB propose que l'ensemble des études qui ont été financées pour la mise en place des ZMEL soient collectées afin d'établir un retex.

→ La Métropole Aix-Marseille annonce le recrutement d'un.e responsable de ZMEL.

N'y a-t-il pas une contradiction à l'idée d'adosser la gestion d'une ZMEL à une gestion portuaire alors qu'un des principes d'une ZMEL est justement de ne pas être une prolongation portuaire ? La ZMEL n'est qu'une des modalités d'organisation du mouillage ; quelle complémentarité de la ZMEL avec la définition de zone de mouillage autorisée sur sable ?

→ Le WWF souligne que le volet « promouvoir une gestion adossée au port » ne concerne que la gestion *stricto sensu*.

→ La PREMAR indique que, si par DDTM ont été identifiées des zones de fonds sableux sur lesquels expérimenter le mouillage, il serait possible réaliser cette expérimentation pour la saison 2024 en engageant le travail suffisamment tôt.

→ La DMLC rappelle que les ZMEL n'ont pas vocation à répondre aux places manquantes dans les ports. Les ZMEL permettent d'organiser le mouillage, d'éviter les pollutions. Cependant, il y a des cas où les gestionnaires de port peuvent réfléchir au développement d'une ZMEL pour augmenter la capacité en été et fixer les gens sur les bouées avec tous les bénéfices, notamment environnementaux, que ça apporte. Ce qui peut être le cas pour des ports peu fréquentés en hiver et pour lesquels une augmentation du dimensionnement ne serait pas cohérent.

→ La DIRM rappelle que la stratégie mouillage a pour objectif de protéger la posidonie, et non de développer des projets de ZMEL, ni de développer les capacités des ports. Les financements en ce sens ne seront donc peut-être pas prioritaires si l'objectif du porteur de projet semble être celui d'une augmentation de la capacité du port.

→ La DDTM 06 intervient sur le sujet de la baisse de la redevance. Elle informe qu'il existe déjà des dispositions pour moduler la redevance dès le montage du projet.

Conclusions et suites à donner

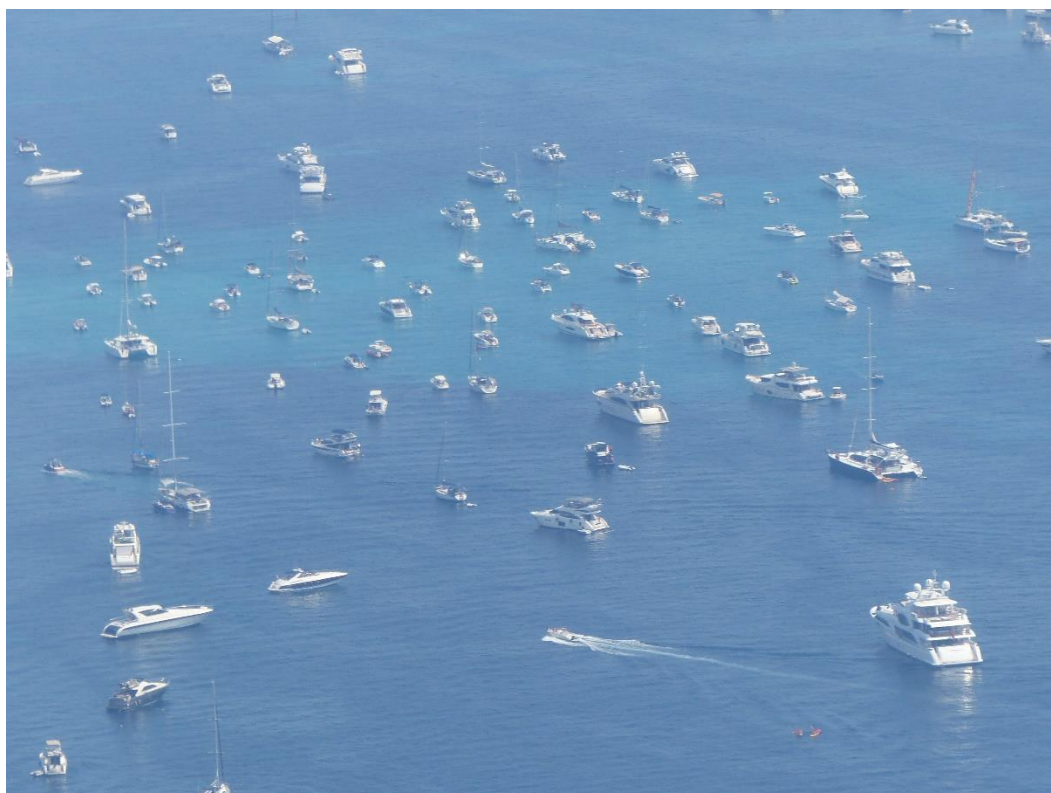
Cette journée technique a été riche en échanges et a permis d'avoir nombreux éclairages.

Les projets sont de plus en plus nombreux sur la façade. Des efforts doivent toutefois encore être menés pour encourager les communes et/ou gestionnaires à organiser les mouillages sur les sites sensible de la stratégie. Les outils et accompagnements techniques ou financiers existants sont de réels atouts pour aider les porteurs de projets.

Des points communs se retrouvent dans plusieurs projets comme la nécessité absolue de concerter avec les acteurs locaux, ce qui ne permettra pas pour autant l'adhésion de tous surtout une fois que le projet se concrétise.

Plusieurs sujets ont toutefois amené à des interrogations pour lesquelles des réponses restent en suspens comme les questions d'effet report et la prise en compte au-delà des projets de ZMEL, les questions de redevance qui ont été abordés à plusieurs reprises dans la journée, des questions de modes de gestion pour viser un équilibre économique de la ZMEL.

La DIRM remercie l'ensemble des participants et les invite à proposer des idées de sujets et/ou d'interventions pour le prochain forum 2024.



Vos idées pour le forum 2024

Propositions générales/façade

- Présentation globale à l'échelle de la région PACA et en Corse des **dispositifs de mouillage organisés** (ZMEL, coffres...)
- Faire un bilan de la fréquentation des ZMEL existantes
- Faire un catalogue des prix des ZMEL
- Comment évaluer l'**effet REPORT** dans le cadre d'un projet de ZMEL (quelle méthodologie, cibles, sur quelle étendue temporelle... ?). Ces effets « REPORT » sont-ils suivis quand la ZMEL est effective, si oui comment et quelle finalité ?
- **Atlantique/Méditerranée** « ZMEL » = Signification différente ?!
- Présentation des résultats de l'**étude sur les impacts de la petite plaisance**
- Faire une table ronde sur la **réflexion de simplification des procédures**.

Propositions sur les retours d'expérience des gestionnaires de ZMEL

- Table ronde permettant l'échange entre plusieurs acteurs ayant déjà mis en œuvre une ZMEL, avec un projet en cours, ou le souhaitant
- Ressources Humaines :
 - Organisation
 - Effectif permanent/saisonnier
 - Gestion des congés et cycles de travail
 - Compétences de police = pour quels agents ?
- Quid de la méthodologie sur l'évaluation de la fréquentation :
 - Saisons ?
 - Comptage ?
 - Quel bateau ?
 - Quelle carte biocénose associée ? → Uniformiser la méthode pour que la fréquentation soit au + juste
- Nombre de navires ? Quel navire ? A quel endroit ? herbier ? sable ?...

Propositions liées aux modèles économiques d'une ZMEL et aux coûts

- Comment créer et financer une ZMEL dans une zone hors AMP et zone sans posidonie ?
- Présentation des coûts de chaque phase (aide à la visibilité des collectivités) en fonction des caractéristiques des zones (surface, nombre de bouées...)
- Sessions dédiées au coût technique d'entretien du balisage écologique
- RETEX modalités de gestion (modèle économique, gestion des réservations, surveillance zones...)
- Quels modèles économiques pour les ZMEL ?
 - Tarification
 - Gestion déléguée ou en règle
- L'équilibre financier des projets de ZMEL et exploitation → outils techniques et de gestion permettant l'équilibre

- Label bas carbone

Propositions liées aux compétences des gestionnaires de ZMEL

- EPCI et gestion d'une ZMEL non rattachée à un port :
 - Quelle compétence ?
 - Quid quand pouvoir de police non transférée à l'EPCI ?
- Création et contrôle/surveillance/suivi du cantonnement de pêche
- Surveillance/ZMEL/commissionnement du littoral
- Assermentation milieu marin : gestion Natura 2000, terrain du Conservatoire du littoral, ZPF... et contrôle surveillance milieu marin
- Exercice de la police de ZMEL
- BRIGADE ZMEL → sensibiliser + surveiller + verbaliser → sur toute la façade (pas uniquement en AMP)

Propositions liées aux solutions techniques

- Mettre en avant des solutions de « plus-value » environnementales grâce à l'éco-conception de mouillage en zone sableuse
- La gestion des mouillages sur les étangs salés (et de l'accostage si possible)
- ZMEL 2.0 : bouées connectées et aide à la gestion
- Harmonisation du type de bouées par type de bateaux entre les ZMEL pour faciliter la compréhension des plaisanciers
- Information de balisage et de la réglementation « concrètement » (outils de navigations, application, réseau, cartographie en ligne...)

Propositions d'intervenants

- Intervention du Bachelor GPMM (Gestion Protection Milieux Marins) du lycée des Calanques sur le projet ZMEL pour préparer la relève
- Intervenants = chaque DGFIP pour explication sur fixation des redevances (et échanges)
- Recueillir les avis des usagers des ZMEL existantes sur les aspects pratiques pour eux, et économiques, suggestions
- Etudier la possibilité de faire témoigner des usagers de ZMEL sur la façade Méditerranée
- Faire intervenir des acteurs/usagers ou impactés (plaisanciers, pêcheurs...)

Propositions sur la forme

- Format : facilitation graphique type Fanny Didou