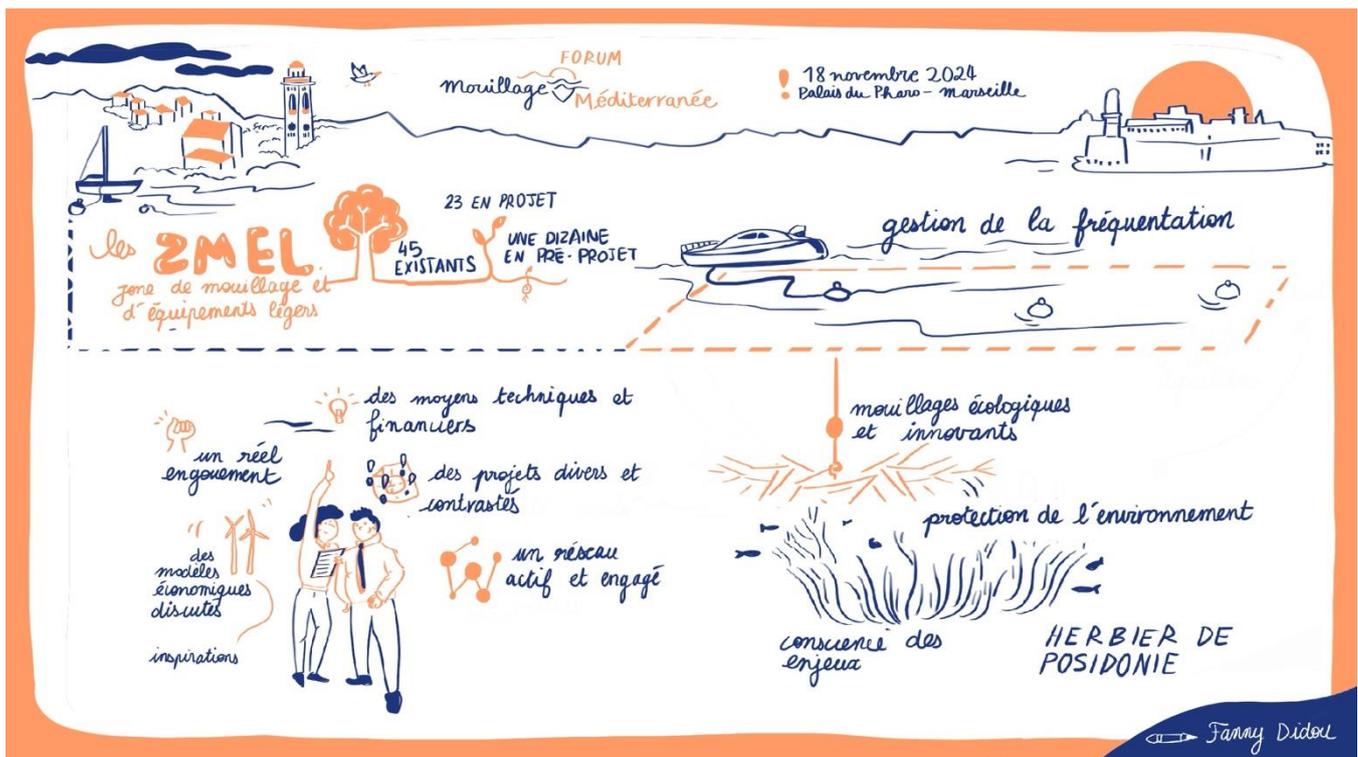


LES ACTES DU FORUM MOUILLAGE EN MÉDITERRANÉE

3^{ème} édition



18 novembre 2024
Palais du Pharo à Marseille

Forum Mouillage Méditerranée

18 novembre 2024
Palais du Pharo – Marseille

Une journée animée par :

Thierry DUCHESNE, Directeur du département maritime
de la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES)

Françoise DE BLOMAC, Journaliste, Rouge Vif

08h30 – 09h30

Accueil café

09h30 – 10h00

Ouverture

- Christophe LUCAS, Préfet Maritime (ou son représentant)
- Christophe LENORMAND, Directeur interrégional de la Mer Méditerranée

10h00 – 10h30



Parole de vigie

- **Patricia RICARD**, Présidente de l'Institut
océanographique Paul Ricard

10h30 – 11h20

Tour d'horizon - 1^{re} partie

Inspirations venues d'ailleurs

Le cas des Baléares

- Marcial BARDOLET RICHTER, Institut Balear de la Natura (IBANAT),
Gouvernement des Baléares

Le Golfe du Morbihan

- Anne BOULET, Parc naturel régional du Golfe du Morbihan

11h20 – 11h50

Pause

11h50 – 12h30

Tour d'horizon - 2^{de} partie

Réduire la pression sur le milieu, une palette d'outils à disposition

Présentation des guides existants sur les ZMEL

- Frédéric VILLERS, Office Français de la Biodiversité

Les Zones d'Interdiction de Mouillage du Parc Marin de la Côte Bleue

- Marie BRAVO-MONIN, PMCB

La ZMEL de Paulilles : l'épreuve des travaux

- Frédéric CADENE, Réserve Naturelle Marine de Cerbère-Banyuls

12h30 – 12h45

Pitches entreprises :

ECOCEAN - VICAT SYSNERGIE - ANCR'EST - ECOSEASTEM - GMPRO

12h45 – 13h15

Table ronde : à chaque secteur de protection son porteur ?

- Nicolas PROUST, BRL

- Pierre DESCAMP, Andromède Océanologie, Donia Mooring

- Marc AERNOUITS, Ville de Saint-Raphaël

2

13h15 – 14h45

Cocktail déjeunatoire - Rencontres avec les entreprises

14h45 – 15h00

Pitchs entreprises :

EDEIS - INO-ROPE - SEAFLOTECH - TEMANO

15h00 – 15h30

Témoignages : Effet report et usages maritimes

2020 - 2024 : Analyse de l'évolution des mouillages en Méditerranée française

- Fatiha EL MESAUDI, Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse

- Thomas BOCKEL, Andromède océanologie

Évolution de la fréquentation maritime dans la Réserve Naturelle des Bouches de Bonifacio

- Jean-Michel CULIOLI, Office Environnement de la Corse

15h30 – 16h30

Table ronde : Quels modèles économiques pour financer les infrastructures de protection de la posidonie ?

- Sylvain BLOUET, Ville d'Agde

- Stéphane PENVERNE, Parc National de Port-Cros

- Vincent SALBERT, OTEIS

- Marie-Aude SEVIN, Blueseeds

- Séverine MICHALAK, Chercheur et expert juridique, docteur en droit

16h30 – 16h40

Focus

Comment protéger la posidonie en réseau ?

3 questions à Alliance Posidonia et au Mediterranean Posidonia Network (MPN)

Avec :

- Jamila POYDENOT, Centre Permanent d'Initiatives Pour l'Environnement des Îles de Lérins et Pays d'Azur

- Jérémy LADOUX, Nautic SPOT

- Léane CHEMINEAU, Office Français de la Biodiversité

16h40 – 17h10

Rapports d'étonnement

- Robert CRAUSTE, Maire du Grau du Roi (30), conseiller départemental du

Gard, président de la communauté de communes Terre de Camargue,

1^{er} Vice-Président de l'ANEL (Association Nationale des Élus des Littoraux)

- Nathalie CAUNE, France Nature Environnement

Présentation de la synthèse de la journée par Fanny DIDOU,
facilitatrice graphique

17h10 – 17h15

Clôture

- Christophe LENORMAND, Directeur interrégional de la Mer Méditerranée

17h15 – 18h30

Rencontres libres : espace exposants

INTRODUCTION

Le 18 novembre 2024 se sont réunis, au Palais du Pharo à Marseille, **233 participants** à l'occasion de la troisième édition du **Forum Mouillage en Méditerranée**, lieu unique de rencontre entre les porteurs de projets de ZMEL et les entreprises privées apportant **des solutions pratiques aux mouillages écologiques**. Avec une participation composée pour moitié de représentants des services publics (État, collectivités...) et pour moitié du secteur privé, associatif et consulaire, cette troisième édition fut une réussite, permettant à tous de partager leurs expériences, de découvrir des nouveautés et de discuter autour des enjeux des mouillages dans la protection des herbiers de posidonie.

Cet événement a été organisé par la **Direction Interrégionale de la mer Méditerranée (DIRM)** avec ses partenaires engagés dans l'accompagnement des projets d'organisation des mouillages (Préfecture Maritime, OFB, Agence de l'eau, Région Occitanie, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Collectivité de Corse, etc.).

12 entreprises ont été accueillies cette année et ont eu la possibilité de présenter leur savoir-faire sur un stand et lors d'une intervention en séance : **ANCR'EST, BRL INGENIERIE, ECOCEAN, ECOSEASTEM, EDEIS, ETM-MARINE, GMPRO, INO-ROPE, NAUTICSPOT, SEAFLOATECH, TEMANO et VICAT SYSNERGIE**

Un format renouvelé

Cette édition a été accompagnée par **Fanny DIDOU, une facilitatrice graphique** qui a synthétisé en direct les échanges, animés par **Thierry DUCHESNE**, directeur du département maritime de la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES) et **Françoise DE BLOMAC**, journaliste du groupe ROUGE VIF.

Plusieurs présentations ont permis aux participants de prendre de la hauteur et **élargissant l'horizon** :

- **Patricia RICARD**, présidente de l'Institut océanographique Paul Ricard qui a rappelé à l'auditoire l'importance de la protection de la mer Méditerranée
- **Marcial BOADOLET RICHTER** qui a présenté la stratégie de protection de l'herbier de posidonie aux Baléares.
- **Anne BOULET**, qui a établi des comparaisons entre la situation du PNR du Golfe du Morbihan en termes de stratégies de mouillage.

Les échanges se sont surtout centrés sur des tables-rondes permettant d'aborder des questions aussi variées que **le portage des ZMEL, les effets reports, les modèles économiques** et l'importance de travailler en **réseau**.

OUVERTURE

ALLOCUTION DE L'AMIRAL CHRISTOPHE LUCAS, PRÉFET MARITIME DE LA MÉDITERRANÉE

L'Amiral Christophe LUCAS, Préfet Maritime, rappelle l'importance de cette troisième édition de ce Forum Mouillage pour la protection des espaces marins méditerranéens. Ce Forum vise en effet à réunir une diversité d'acteurs, dans le but de créer un espace propice au partage d'expériences, de solutions et de projets pour la protection du littoral.

La Méditerranée étant un espace écosystémique riche, mais fragile, et à protéger, dans un contexte où ses usages tendent à se diversifier et menacent l'Herbier de Posidonie. Cette espèce est essentielle aux écosystèmes méditerranéens : elle abrite la faune marine, protège les plages de l'érosion et constitue un puit de carbone remarquable. C'est ainsi que les services de l'État mettent progressivement en place, depuis avril 2019, des mesures d'encadrement du mouillage et de l'arrêt des navires, afin de protéger l'herbier de posidonie.

« Outre cet enjeu environnemental de préservation de la posidonie, l'organisation des mouillages en Méditerranée comprend des enjeux de sûreté et de sécurité maritime. Cette zone est hautement fréquentée et le terrain de multiples activités plaisance, pêche, commerce, croisières, activités liées à la marine, j'en passe. Et ces multiples activités engendrent des conflits d'usage qui peuvent conduire à des accidents entre usagers. »

Le Préfet Maritime dresse un bilan qui semble positif pour l'herbier de Posidonie :

- Premièrement, les arrêtés ont eu un impact positif sur les herbiers : l'ancrage des navires de plus de 24 mètres dans l'herbier vivant a ainsi diminué de 81% selon le Préfet Maritime.
- Deuxièmement, les moyens consacrés à la surveillance de l'évolution de l'herbier n'ont jamais été aussi importants.
- Les évolutions de la justice et le travail d'information et de sensibilisation, relayés par l'Alliance Posidonia constituent un effort important et à poursuivre

Il reste néanmoins des axes de travail à poursuivre :

« Maintenant, si ce dispositif a vocation à être encore amélioré et enrichi, il nous incombe avant tout de développer des alternatives au mouillage forain. Le cadre réglementaire du mouillage n'en continue pas moins à être actualisé et enrichi chaque année autant que de besoin et en bonne intelligence, j'insiste sur ce point, avec les collectivités territoriales et les différents partenaires socioéconomiques. »

« En conclusion, je dirais que la réglementation des zones de mouillage en Méditerranée est une nécessité à la fois écologique, économique et sociale. Aujourd'hui, ce dispositif produit des résultats tangibles dans un contexte général qui n'a jamais été aussi favorable à la protection de la posidonie. C'est une responsabilité que nous devons continuer à assumer collectivement, avec l'implication et le soutien de nos concitoyens. »

ALLOCUTION DE CHRISTOPHE LENORMAND, DIRECTEUR INTERREGIONAL DE LA MER MÉDITERRANÉE

Le directeur de la DIRM Méditerranée, Christophe Lenormand, a ensuite pris la parole. Il rappelle que, dans le cadre de la mise à jour du Document Stratégique de Façade (DSF) Méditerranée, les objectifs, indicateurs et cibles ont été affinés.

Depuis la dernière édition du Forum Mouillage, déjà, plusieurs avancées ont été effectuées :

- « À ce jour, près de 50 ZMEL sont existantes et surtout plus de 20 projets sont en cours »
- Le DIRM a également présenté et remis à tous les participants un nouvel outil : un **annuaire opérationnel** recensant les ZMEL existantes et en cours de projet sur la Façade.
- Christophe Lenormand a enfin insisté sur l'importance du **dialogue entre les acteurs publics, privés et associatifs**, soulignant que cette journée vise à analyser et mettre en valeur des initiatives locales et internationales pour la protection de la Posidonie.



PAROLE DE VIGIE : PATRICIA RICARD, INSTITUT OCÉANOGRAPHIQUE PAUL RICARD

Nous avons pris de la hauteur avec Patricia Ricard, qui nous a apporté une vision philosophique et environnementale, rappelant que l'océan est un acteur clé du climat et de la résilience face au réchauffement climatique. Elle a plaidé pour une approche inspirée du vivant (**biomimétisme**) et articulée autour de **quatre piliers d'acteurs** qu'elle qualifie de "**carré magique**" :

1. **La science**, qui produit la connaissance et une mesure des impacts.

2. **Les acteurs économiques**, à travers les innovations des startups et le financement durable.
3. **La société civile** car les mobilisations des ONG, médias et des citoyens permettent aussi de faire avancer les choses.
4. **Enfin les institutions**, qui élaborent et entérinent les changements au travers de cadres législatifs adaptés.

Elle a conclu par un message d'espoir, citant l'exemple réussi du **Parc National de Port-Cros**, qui a vu le stock de ses espèces marines se reconstituer grâce aux mesures de conservation, et souligne l'importance de la collaboration et de la concertation.

Elle invite les participants à continuer à se mobiliser et leur donne rendez-vous à **la troisième conférence des Nations unies sur l'Océan** qui se tiendra à Nice du 9 au 13 juin 2025, au cours duquel se déroulera le « Blue Economical Science Forum », dédié aux synergies entre finance bleue et science et qui sera précédé par le « **One Ocean Side of Science** », axé sur la science marine du 4 au 6 juin.



Le Forum Mouillage Méditerranée s'impose comme un espace unique de dialogue et de co-construction pour répondre aux défis environnementaux et sociétaux de la Méditerranée. Les maîtres-mots de cette ouverture restent **innovation**, **coopération** et **concertation** pour travailler à la protection de cet écosystème fragile et vital que constituent les herbiers de posidonie sous pression de la haute fréquentation de cet espace.

TOUR D'HORIZON #1 : INSPIRATIONS VENUES D'AILLEURS

LE CAS DES BALÉARES

Marcial BARDOLET-RICHTER a présenté les actions du gouvernement des Baléares pour réduire la pression du mouillage sur les habitats marins et plus particulièrement la posidonie.

Aux Baléares, la faune et la flore marine sont uniques et protégées à plus d'un titre. Elles font partie intégrante de l'attractivité de l'archipel et rendent de nombreux services écosystémiques reconnus : qualité du sable, transparence de l'eau, protection contre l'érosion, habitat pour la faune marine... Cependant, il y a quelques années, le gouvernement a constaté une forte dégradation de la Posidonie auxquels les habitants sont très attachés et dont ils comprennent toute la valeur dans un contexte de changement climatique.

Le gouvernement des Baléares a ainsi pris une mesure forte en 2018 avec un **décret interdisant tout ancrage de navires**, quelle que soit leur taille, dans les herbiers de posidonie ainsi que dans une zone tampon autour des herbiers (équivalent de notre « trait rouge »). Ce même décret protège par ailleurs la posidonie vivante, mais aussi les herbiers morts, afin de favoriser leur restauration, sachant, qu'aux Baléares, la superficie de l'herbier de Posidonie (650 km²) est presque équivalente à celle de la forêt de pins sur la surface terrestre (800 km²), à ceci près que l'herbier abrite une plus grande richesse de biodiversité ! Le gouvernement a par ailleurs mis en place **8 zones de mouillages sur les fonds sableux**, rassemblant au total **300 bouées (nombre qui devrait passer à 1 000 en 2025)**, accompagné d'un réseau de surveillance composé de **18 navires** chargés de veiller au respect de l'interdiction d'ancrage et d'informer les plaisanciers.



Si cette nouvelle réglementation stricte n'a pas fait consensus à ses débuts, les acteurs sont aujourd'hui unis pour assurer la protection de la Posidonie. Et la posidonie est aujourd'hui l'un des emblèmes de l'archipel rayonnant dans les festivals de musique de l'île jusqu'aux stands internationaux, en passant par les cocktails qui figurent sur les menus des restaurants !

Grâce à la réglementation, au travail de collaboration entre différents acteurs et structures, aux nombreuses actions d'éducation et de sensibilisation qui ont été mises en place (classe de mer, réseau d'observation citoyenne, etc.), **la part d'ancrage dans les herbiers est ainsi passée de 17% en 2018, à 5% en 2023**. La cartographie précise des zones autorisées et de l'herbier, disponible via diverses applications (Donia, application du gouvernement, ...) accessibles aux navigateurs a aussi constitué une des clés du succès de ce modèle de protection.

Certaines spécificités de ce modèle doivent cependant être soulignées :

- Les Baléares ont **des fonds sableux**, qui ont permis de réserver des zones de mouillage hors de l'herbier
- Mises en place et gérées par des prestataires privés sur appel d'offres, **les ZMEL sont rentables** pour ces derniers car les infrastructures sont prises en charge par le gouvernement. Seuls l'entretien et la gestion sont à financer, grâce à des tarifs différenciés entre les locaux et les visiteurs. Le coût des infrastructures, quant à lui, est en partie financé par une taxe sur le tourisme.
- En tant que région autonome, **le gouvernement des Baléares a eu toute latitude pour fixer les règles et le prix des mouillages**.

« In Balear island, everybody wants to be part of the solution, conclut Marcial BARDOLET-RICHTER. Our aim is to protect Posidonia 100%. Even a square meter is important for us because of Climate Change and biodiversity. (...) Protecting seagrass is protecting the mediterranean, and we have a shared responsibility: we can all do something for Posidonia. »

LE GOLFE DU MORBIHAN

Changement de cap vers la Bretagne : Anne BOULET du Parc Naturel Régional (PNR) a présenté le cas du Golfe du Morbihan, qui présente lui aussi des points communs et des divergences avec la Méditerranée.

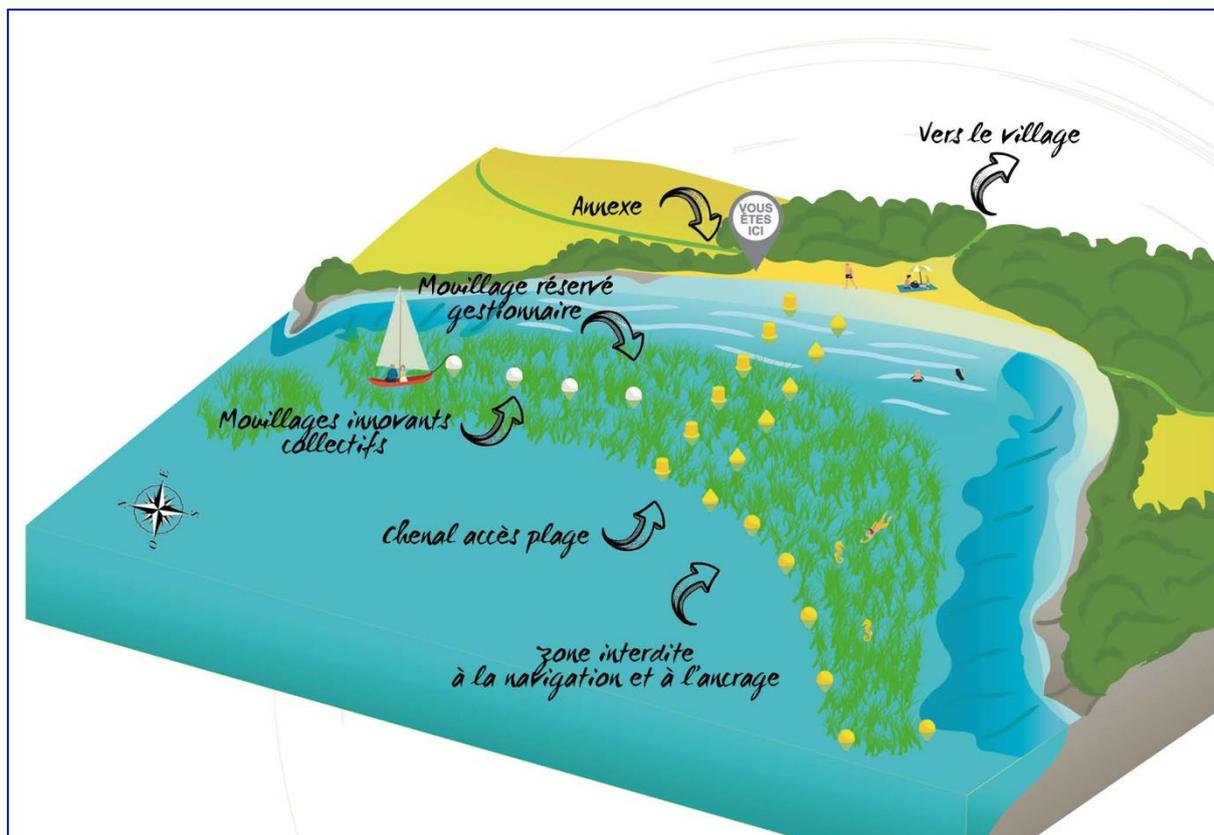
Petite mer fermée abritant une grande variété d'usages (pêche, ostréiculture, plongée, navires à passagers), le Golfe du Morbihan est véritable mille-feuille administratif et de protection (Natura 2000, PNR, RAMSAR...). Le Schéma Maritime de Valorisation de la Mer (SMVM) limite à 7 000 le nombre de mouillages au sein du golfe, qui se répartissent aujourd'hui en nombreuses zones de 5 à 300 navires en l'absence de ports.

Ici, pas de posidonie mais une forte présence de sa cousine **la zostère**. Si les herbiers de zostère repoussent plus vite, ils se situent dans les zones à faible courant, qui sont aussi celles propices au mouillage dans un golfe aux forts courants. Malheureusement non considérées comme des espèces à protéger, on estime à plus de 3 hectares la surface d'herbiers endommagés par ces mouillages (40 à 60m² arrachés par mouillage).

Afin de mieux protéger les herbiers, le PNR remplace les mouillages par des mouillages à moindre impact, grâce à un financement de l'OFB. Aujourd'hui, 420 de ces mouillages à impact négatif sur les herbiers de zostère ont été remplacés et 300 sont programmés pour 2025.

En pleine saison, le Golfe du Morbihan enregistre une importante activité touristique mais aucun des 7 000 mouillages prévus n'est réservé aux navires extérieurs au golfe. Ainsi, de nombreux plaisanciers non informés jettent l'ancre dans les herbiers. Une solution a été mise en place sur l'**île d'ILUR**, une des seules îles publiques du Golfe, sous la gouvernance du Conservatoire du littoral. L'herbier s'y étend sur 30 mètres de largeur, et l'île accueille 20 000 personnes par an (baignade, plaisance, tourisme...). Le PNR a ainsi fait l'expérimentation suivante :

- Sur une moitié de la baie, **trois bouées collectives** ont été installées, gratuites à la journée, qui peuvent accueillir cinq navires chacune, sur les herbiers. Quand les 15 places sont occupées, les autres plaisanciers sont incités à ancrer plus loin là où il n'y a plus d'herbier. En parallèle, des gardes sont présents pour s'assurer du respect de la zone.
- L'autre moitié est totalement interdite à la navigation et à l'ancrage, ce qui en fait **une zone de baignade sécurisée** ; et un chenal est aussi aménagé pour les débarquements et l'accès pompier afin de garantir la sécurité des visiteurs.



Les retours sur ce dispositif s'avèrent positifs. Anne BOULET rappelle cependant quelques axes d'amélioration et obstacles à surmonter :

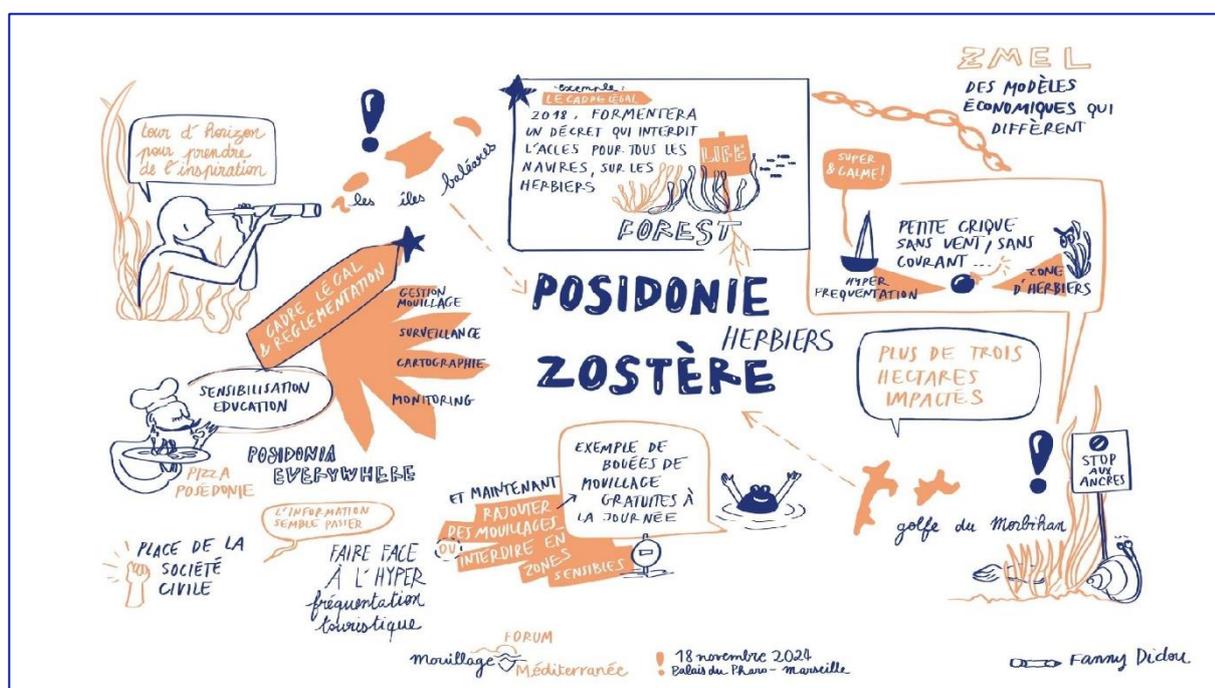
- Les conditions étant de plus en plus favorables au développement de l'herbier, celui-ci s'est étendu. À termes, plusieurs bouées supplémentaires seront nécessaires autour de l'île.

- Avec seulement 150 à 200 mouillages supplémentaires à répartir dans le golfe pour respecter le SMVM, il est difficile de cibler les zones et les destinataires (locaux ou visiteurs).
- Reste un gros enjeu d'information aux usagers, car **les cartographies officielles du SHOM reprises dans les applications de navigation n'affichent pas les herbiers de zostère** qui ont tendance à être présents dans les zones recommandées pour l'ancrage de navire.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

La sensibilisation apparaît comme l'un des axes importants activé par Les Baléares et une véritable culture de la posidonie s'y est développée. Plusieurs échanges reviennent sur cette nécessité et Christophe LENORMAND rappelle que le permis bateau est en cours de refonte et que les questions environnementales ont déjà été intégrées aux QCM des examens. En outre, le Brevet d'Initiation à la Mer à destination de collégiens inclut une sensibilisation sur les questions environnementales maritimes.

Le cas de la Corse fait également l'objet de discussions et Madeleine ANTONA, élue de Rogliano qui porte le projet de ZMEL depuis plusieurs années, appelle de ses vœux une réglementation plus souple. En effet, porter une ZMEL pour une commune de 600 habitants (« *autant d'habitants que d'anneaux au port* ») mais avec 13 km de côtes est un engagement très lourd, en temps et en argent. Il serait beaucoup plus simple et moins onéreux de définir simplement des zones d'interdiction de mouillage (ZIM) sur les herbiers de posidonie si elle pouvait autoriser les navires à s'ancrer dans les zones sableuses proches de la côte, aujourd'hui exclues. Une réflexion entendue par le Préfet maritime qui en profite pour rappeler l'importance de la concertation et du dialogue entre acteurs, pour une prise en compte optimale des intérêts économiques et sociaux, des intérêts environnementaux et des enjeux de sécurité de chaque territoire, dans un contexte de densité grandissante des activités maritimes.



TOUR D'HORIZON #2 : LES OUTILS À DISPOSITION POUR RÉDUIRE LA PRESSION SUR LE MILIEU

ZMEL MAIS PAS QUE : ZOOM SUR LES GUIDES DE L'OFB

Depuis le dernier Forum, L'OFB a travaillé sur des guides opérationnels notamment un **CCTP type pour les études de faisabilité et d'opportunité** qui a beaucoup de succès. Prochainement, seront également mis à disposition des guides sur les phases travaux (travaux, pose de balisage réglementaire, retrait des corps morts), un recensement de l'ensemble des bouées en mer ainsi qu'un guide sur les enjeux de financement de la gestion. D'autres CCTP types sont à venir sur le recrutement d'un AMO, MOE, d'un plan de gestion environnemental... enfin, l'OFB travaille sur la mise à jour des fiches annexes de la stratégie mouillage 2021 afin de prendre en compte les nouveaux types d'ancrage.

Au cours de son intervention, Frédéric VILLERS de l'OFB insiste sur l'importance de **placer la création d'une ZMEL dans une réflexion plus large, et de bien évaluer toutes les solutions possibles**. En effet, les ZMEL ne sont à envisager que lorsque qu'il y a un nombre d'ancrage invasif dans une zone bien définie où se trouve de l'herbier de posidonie, endommagé qui nécessite une restauration (pression identifiée du mouillage). « *C'est quand même compliqué une ZMEL, rappelle Frédéric VILLERS. C'est un super outil, mais en France, c'est un outil qui coûte cher en investissement. Et en gestion, c'est encore plus compliqué. Donc ça ne peut pas s'appliquer à toutes les communes.* » Il invite donc les collectivités à définir leur stratégie mouillage, en s'appuyant sur l'ensemble des dispositifs possibles (zones d'interdiction de mouillage - ZIM, zones d'interdiction d'engins motorisés - ZIEM, chenaux de navigation, balisage...), et à privilégier la concertation, la sensibilisation et une collaboration le plus en amont possible avec les services de l'État (préfecture maritime, DDTM...).

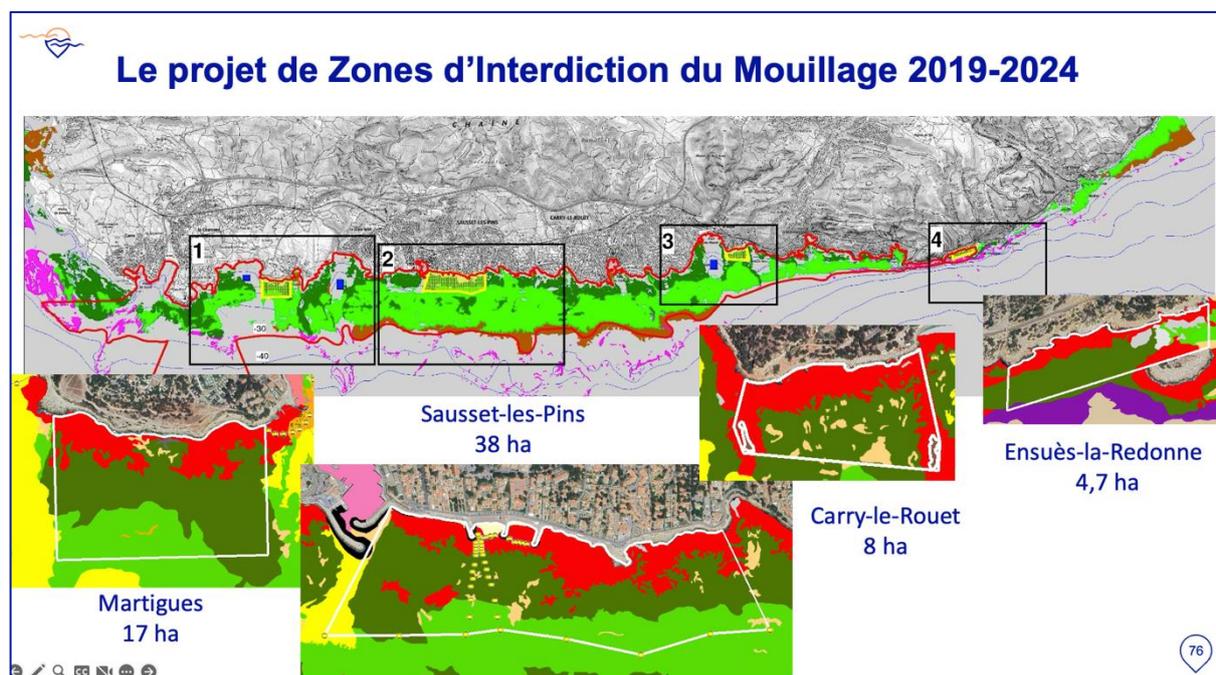
« **Il faut absolument de la sensibilisation**, conclut Frédéric VILLERS, *car il faut des gens en mer l'été pour expliquer aux plaisanciers la réglementation. Il faut mettre des moyens pour assurer cette présence en mer.* »

LES ZONES D'INTERDICTION DE MOUILLAGE (ZIM) DU PARC MARIN DE LA CÔTE BLEUE

Marie BRAVO-MONIN rappelle le contexte de création du parc : créé en 1983, le Parc Marin de la Côte Bleue (PMCB), situé entre Marseille et le golfe de Fos, possède **deux zones de protection forte où toute activité de pêche, d'ancrage, et de plongée est interdite**. L'effet réserve ayant été démontré grâce à ces interdictions, le Parc Marin de la Côte Bleue bénéficie de la reconnaissance internationale par l'ASPIM (Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne) depuis 2012, ainsi que la Liste verte de l'UICN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature) en 2018.

Le territoire compte plus **de 1 000 hectares d'herbier de posidonie**, répartis sur des fonds sableux et rocheux. Bien que l'état de conservation varie selon les zones, il reste globalement moyen à excellent. Cependant, les pressions liées au mouillage augmentent : de 380 navires en 2012, ils sont maintenant plus de 500 en 2023, majoritairement des embarcations de petite plaisance.

Marie BRAVO-MONIN souligne que la pêche étant une activité importante du territoire, une ZMEL n'était pas envisageable, car génératrice de conflits.



Marie BRAVO-MONIN précise qu'un **travail zones par zones** a été effectué, avec différentes stratégies selon les fonds marins : certaines sont interdites au mouillage (cas de Sausset-les-Pins), afin de préserver l'herbier ; certaines faisant l'objet d'interdiction possèdent des zones sableuses de « repli » où le mouillage est autorisé. Le PMCB illustre ainsi **un exemple de stratégie alternative à la mise en place d'une ZMEL**. Cette stratégie s'avère positive : les herbiers de Posidonie de la Côte Bleue sont dans un état moyen à excellent.

Ces zonages et balisages, que Marie BRAVO-MONIN qualifie de « **stratégie adaptative** » sont issus de compromis, décidés à la suite d'une concertation menée en 2024 ayant impliqué 26 organismes (élus, clubs de plongée, ports, associations). Celle-ci a abouti à un consensus sur quatre zones prioritaires de protection, et, en avril 2024, un arrêté préfectoral a entériné des interdictions de mouillage à l'année. Cette mise en vigueur de ZIM (Zones d'Interdiction de Mouillage) a été accompagné d'un travail de collaboration entre les communes et les services de l'État pour des solutions localisées avec une prise en compte des usages ; Il s'est accompagné d'un important travail de **sensibilisation** via des campagnes d'information (éco-gestes, applications comme Nav&Co et Donia), l'élaboration de guides à destination des communes, pour les accompagner à la mise en place de ces projet (travaux, pose de corps morts, financement et investissement...), et l'intervention de patrouilles conjointes avec les autorités locales.

LA ZMEL DE PAULILLES : L'ÉPREUVE DES TRAVAUX



La baie de Paulilles est protégée des vents dominants, ce qui en fait une zone de mouillage prisée. Pour autant, la présence de posidonie y est élevée, et il y avait une volonté de préserver l'intérêt paysager de la baie. Ainsi a émergé le projet de la ZMEL de Paulilles, avec un plan initial de 70 bouées, abaissé à 51 bouées à l'issue de plusieurs phases de concertation.

Si la mise en œuvre du projet est complexe car il s'agissait de réorganiser les usages pour passer d'une « plaisance désorganisée à une plaisance organisée », la phase des travaux l'a également été. Un prestataire qui décommande, du vol du matériel, une météo récalcitrante, un accident engendrant une pollution... ont largement décalé le calendrier. La ZMEL de 51 bouées a pour autant bien vu le jour à partir du 15 septembre 2023, mais certains réglages ont dû être opérés : déplacer des bouées, raccourcir des lignes, améliorer le

système de détection de présence, rendre le système d'amarrage plus intuitif, réorganisation des numéros de bouées...

Frédéric CADÈNE a expliqué que ces imprévus ont permis une **meilleure information aux usagers** : des agents chargés du contrôle sur le site avant et pendant la phase de travaux ont pu répondre aux nombreuses questions des usagers, ce qui a facilité l'acceptabilité de cette ZMEL.

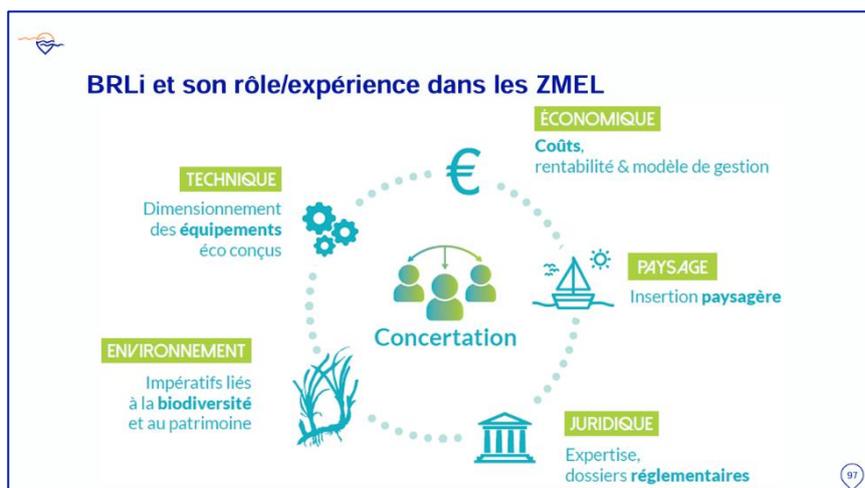
Ainsi les résultats quantitatifs sont positifs : **plus de 3 000 ancrages ont été évités**. Bien qu'une zone de report sur le sable ait été prévue, celle-ci est peu fréquentée car les mouillages restent un service bien accueilli par les plaisanciers, d'autant plus que les bouées sont gratuites.

« Concerner, c'est important. Mettre des agents sur place pour sensibiliser les plaisanciers, c'est encore plus important, conclut Frédéric CADÈNE en réponse à un auditeur. *« Nous avons fait un gros effort sur cet aspect. Quand vous mettez en place les premiers dispositifs, vous avez des plaisanciers qui râlent. Mais lorsque vous les enlevez, ils s'en étonnent. À ce moment, on sait qu'on a gagné la phase de concertation et qu'on fonctionne plutôt pas mal. »*

TABLE RONDE : À CHAQUE SECTEUR DE PROTECTION SON PORTEUR ?

Quel portage pour une ZMEL réussie ? Porteur public (avec ici l'exemple de la ZMEL d'Agay à Saint-Raphaël, présenté par Marc AERNOUITS) ou privé (avec l'exemple de Donia Mooring, présenté par Pierre DESCAMP) ? Telle est la question !

En tant qu'ingénieur d'études chez BRL Ingénierie, Nicolas PROUST a accompagné plusieurs projets de ZMEL. Chaque projet s'inscrit dans un écosystème complexe d'acteurs, et d'enjeux variés : économiques, paysagers, juridiques, techniques et environnementaux. Dans ce cadre, le principe maître doit être **la concertation** (cf. schéma ci-contre), afin de trouver le meilleur compromis possible.



Tandis que le porteur privé, qui ne peut pas être subventionné pour ses travaux, cherche à générer un bénéfice à long terme, le porteur public, lui, n'a pas ces contraintes et peut proposer « un projet simplement à l'équilibre ». Pour l'ingénieur d'étude, le portage privé des ZMEL destinées à la petite et

moyenne plaisance paraît peu envisageable, car le « prêt à payer » des plaisanciers est très limité. Inversement, les investissements nécessaires à l'accueil de la grande plaisance peuvent être trop importants pour les collectivités. Il semble donc plus opportun de faire appel à un porteur privé pour des ZMEL destinées à la grande plaisance, tandis qu'un porteur public serait plus adapté pour la petite et moyenne plaisance.

Afin d'accompagner la politique de mouillage en Méditerranée, Pierre DESCAMP fait partie de ces porteurs privés, qui ont pris le risque d'installer des coffres à faible impact dédiés aux yachts de grande plaisance, via son entreprise et sa bouée connectée Donia Mooring. Mais, malgré des retours très positifs des usagers, **le modèle économique reste difficile à trouver**.

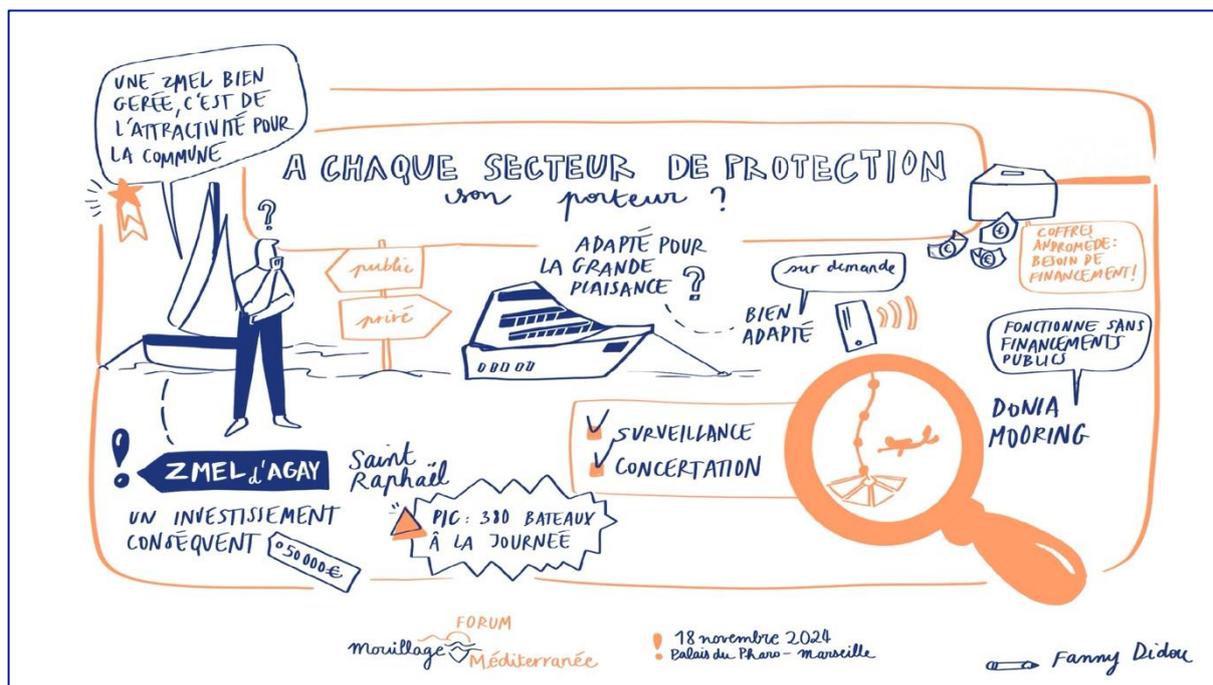
Si les propriétaires de yachts ont bien compris tout l'intérêt des bouées proposées et payent sans difficulté le prix demandé, ce n'est pas le cas des locataires de yachts, de plus en plus nombreux (développement des offres *charters*) qui évitent ce type de frais, boycottent les équipements ou vont s'ancrer... ailleurs. La nécessité d'utiliser une carte bancaire européenne pour payer la bouée est également un frein pour la clientèle étrangère. **Mais la véritable pierre d'achoppement reste le montant de la redevance** dont Donia Mooring doit s'acquitter au titre de l'occupation du domaine public par un commerce (AOT), aussi élevée qu'une année de chiffre d'affaires ! « *Imaginez un montant d'impôt qui vaut 100 % du chiffre d'affaires, quoi de plus désespérant pour une entreprise !* ».

Pierre DESCAMPS en appelle à une réglementation pensée de façon globale, afin qu'opérateurs publics et privés partagent les coûts pour un bénéfice commun.

À Saint-Raphaël, la municipalité a clairement fait le choix du portage public de la ZMEL, gérée aujourd'hui par la régie des Ports. Cette « vieille » ZMEL qui a fêté ses 20 ans, fonctionne du 1^{er} mai au 30 septembre et elle est **gratuite pour l'usager, de jour comme de nuit**. Avec 2 500 navires accueillis par saison, la municipalité bénéficie de retombées économiques non négligeables liées à la ZMEL : les navires visiteurs font vivre les restaurants et un écosystème s'est créé autour de systèmes de navettes, d'offre d'entretien des navires, et autres services. Et les résultats sont aussi positifs pour la posidonie, car les plaisanciers se sont bien disciplinés et l'herbier se restaure petit à petit. Mais Agay est bien loin de l'équilibre financier : entretien, montage/démontage, personnel d'accueil et de surveillance... « Chaque année, on n'est pas loin des 40 000 € de déficit. Et on a une redevance annuelle de 50 000 €. »

Mais la dichotomie privé-grande plaisance et public-petite et moyenne plaisance n'est pas systématique. **Des exemples comme Port Canto (Cannes), Saint-Tropez et Bonifacio illustrent un modèle de ports publics portant des ZMEL dédiées à la grande plaisance** : ces ports à gestion publique bénéficient surtout de l'attractivité de leur territoire et s'appuient sur leur capacité à répondre aux « exigences de la grande plaisance ».

Reste un appel général des intervenants de cette table-ronde pour une **révision des règles de la redevance au titre de l'AOT**, qui « plombe » aujourd'hui une politique publique en faveur de la préservation de la Méditerranée.



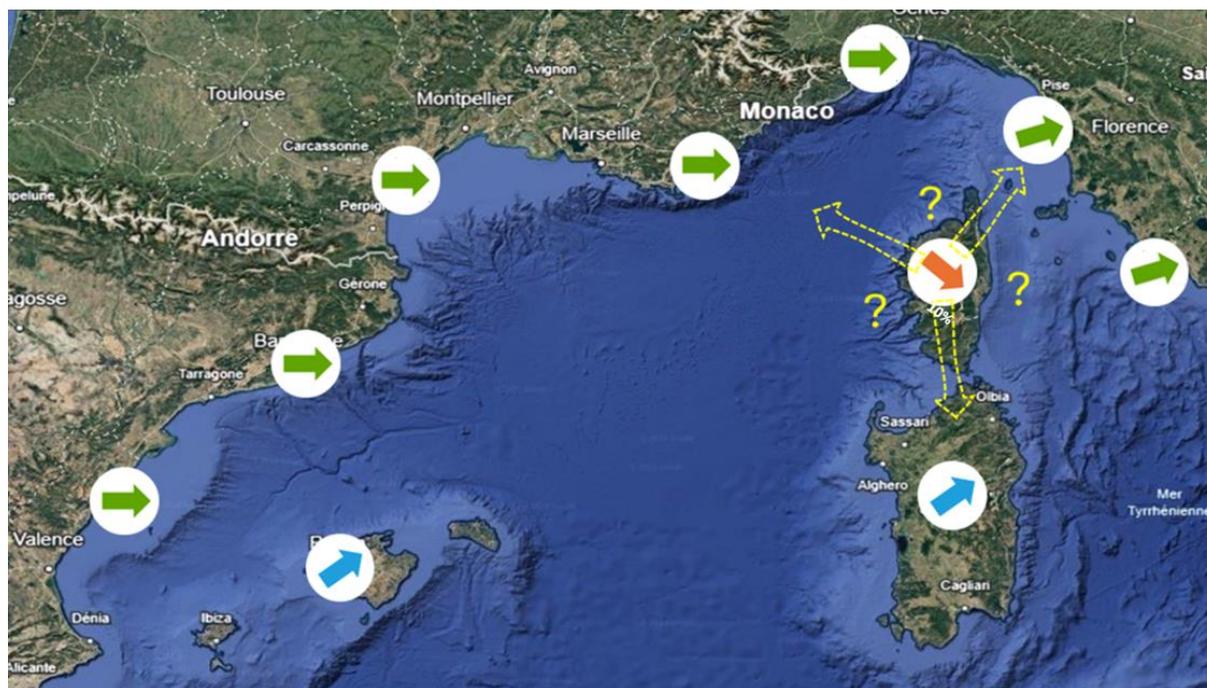
TÉMOIGNAGES : EFFETS REPORT ET USAGES MARITIMES

La création de ZMEL induit-elle des effets report ? Pousse-t-elle les navires à s'ancrer dans des zones moins protégées ? Entraîne-t-elle une perte d'attractivité des côtes françaises notamment pour la grande plaisance ? À travers deux études précises, l'une menée par Andromède Océanologie pour l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse (RMC) et l'autre par l'Office de l'Environnement Corse, quelques tendances ont été analysées.

Avant toute discussion sur les possibles effets report, Fethia EL MESAUDI de l'Agence de l'Eau RMC tient à rappeler que la stratégie mouillage, la réglementation autour de la grande plaisance, la création des ZMEL, les contrôles, tous ont un effet positif sur la préservation de la posidonie.

Grâce à l'analyse des données des balises de positionnement AIS des navires de grande plaisance et de celles récoltées via Donia Manager, Thomas BOCKEL a pu faire un état des lieux sur l'évolution des mouillages à l'échelle de la façade depuis 2020.

Même si la part des mouillages sur l'herbier se réduit au fil des années, un effet report est observé depuis 2020 avec de plus en plus de mouillages dans des zones non autorisées, qui peuvent correspondre à des patches de sable ou d'herbier, et reste donc délicat à analyser de ce point de vue.

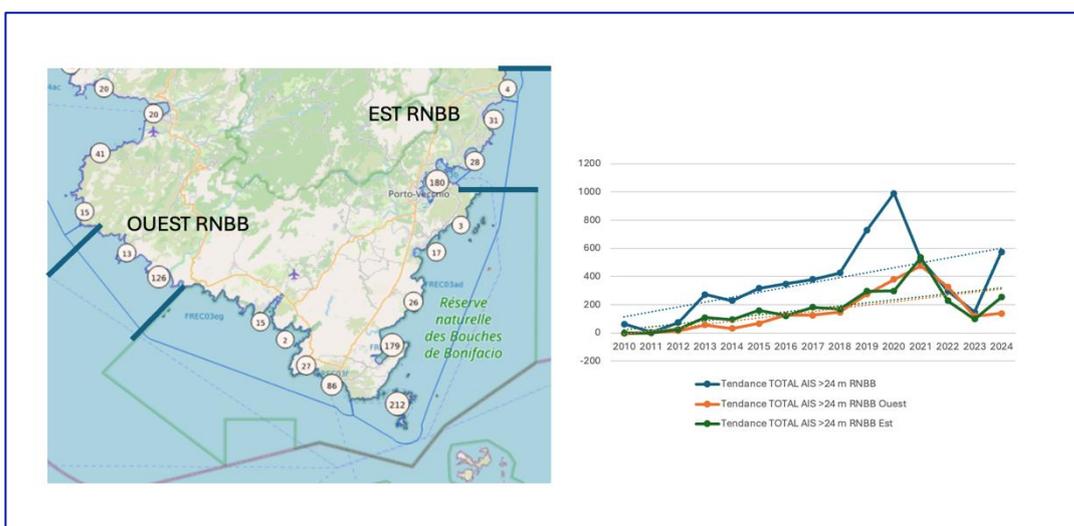


Le taux de mouillage est globalement stable le long des côtes françaises, sauf en Corse où il décroît. L'augmentation des mouillages en Sardaigne et aux Baléares semble indiquer un effet report depuis la Corse.

Tendance sur la période 2020-2024 (base AIS)

L'analyse menée sur la réserve des Bouches-de-Bonifacio (80 000 hectares, représentant près d'un quart des côtes corses) illustre la pression subie par le littoral corse. Tout le sud de l'île fait face à une intense fréquentation, tout comme le nord de la Sardaigne qui lui fait face. Tous les types de navires sont concernés.

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté de 2020 interdisant les mouillages de navires de plus de 24 mètres sur les herbiers de posidonie, un effet report a été observé. Les données montrent une hausse des points d'ancrage de grande plaisance, passant de **386 par an entre 2013 et 2019 à 464 entre 2021 et 2023**. Malgré une baisse ponctuelle en 2023, la tendance générale reste à la hausse. Ce phénomène affecte également les zones adjacentes, bien que les impacts soient moins marqués à l'est et à l'ouest des Bouches.



Pour répondre à ces pressions, la réserve met en œuvre une stratégie de gestion adaptative, articulée autour de plusieurs axes :

- **Renforcement des réglementations** : interdictions d'ancrage dans les zones de protection forte, restriction des mouillages nocturnes, et mise en place de systèmes de mouillages organisés.
- **Concertation locale** : travail étroit avec les élus, les professionnels du nautisme, et les associations pour limiter les conflits d'usages.
- **Partenariats transfrontaliers** : collaboration avec la Sardaigne, notamment dans le cadre d'un projet Interreg, pour une approche intégrée et cohérente entre les deux régions.

La réserve met l'accent sur la protection des écosystèmes sensibles comme les herbiers de posidonie et les fonds coralligènes, tout en cherchant à préserver un équilibre avec les activités économiques locales. Des conventions avec les professionnels du nautisme, ainsi que des outils de sensibilisation et de suivi (bouées écologiques, patrouilles, cartographies sous-marines), permettent d'encadrer les activités tout en favorisant une approche durable.

Par ailleurs, la coopération avec les autorités sardes s'intensifie, les deux parties partageant des objectifs similaires en matière de protection. Cependant, la Sardaigne adopte des mesures plus strictes, interdisant complètement l'ancrage dans certaines zones sensibles dès leur mise en place. Cette différence reflète des contextes et priorités distincts, mais les deux territoires convergent vers une gestion durable et harmonisée de cet espace méditerranéen unique.

Sans vouloir se focaliser sur la grande plaisance (mais il est plus facile de suivre les navires, équipés de balises AIS), la discussion montre que l'analyse n'est pas simple et mériterait d'être approfondie en prenant en compte la durée des stationnements. Il pourrait également être utile d'inclure des pays plus éloignés comme la Croatie ou la Grèce.

TABLE RONDE : QUELS MODÈLES ÉCONOMIQUES POUR FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE PROTECTION DE LA POSIDONIE ?

Porteur public ou privé, petite ou grande plaisance, locale ou de passage, pression de la fréquentation, implication des acteurs locaux... autant de facteurs qui influent sur les modèles économiques des ZMEL. Au cours de cette table ronde, aucune solution miracle n'a émergé, mais, forts de retours d'expériences inspirants, les intervenants n'ont pas manqué d'idées pour faciliter le financement pérenne des ZMEL.

La ZMEL du Brescou au Cap d'Agde fonctionne depuis plus de 10 ans, et propose 41 places de mouillages pour différents types de navires. Elle a été créée afin de limiter l'impact des ancrages (zone Natura 2000) et de sécuriser la cohabitation entre les différentes activités (baignade, plongée, activités nautiques variées) au cœur d'une des plus importantes stations balnéaires d'Europe (1,7 million de nuitées en juillet-août). « Nous n'avons pas spécialement de modèle économique : **c'est gratuit et la collectivité prend en charge l'intégralité du fonctionnement de cette zone de mouillage** », explique Sylvain BLOUET, directeur-adjoint de l'Aire Marine Protégée de la côte agathoise. « Pourquoi ? Parce qu'elle est fréquentée par des usagers locaux, venus essentiellement du port qui nous fait face. » Au-delà de l'investissement de départ (**210 000 €, subventionné à 70 %**), le fonctionnement de la ZMEL coûte à la collectivité **25 000 €/an** : frais de maintenance, d'installation et de retrait des bouées, communication, surveillance, information et bien entendu, taxe AOT, ici limitée à 2 000 €.

Ce choix, pleinement assumé qui a fait l'objet d'une large concertation porte ses fruits grâce aux gains écologiques tout en garantissant l'activité économique (6 bouées sont par exemple réservées aux navires de plongée, le stock de poisson s'est reconstitué pour la pêche de loisir...). « Aujourd'hui, si on leur dit qu'on va enlever la zone de mouillage rien que pour rigoler, je pense qu'on risque une révolution parce que c'est devenu quelque chose qui est rentré dans le paysage » conclut Sylvain BLOUET.

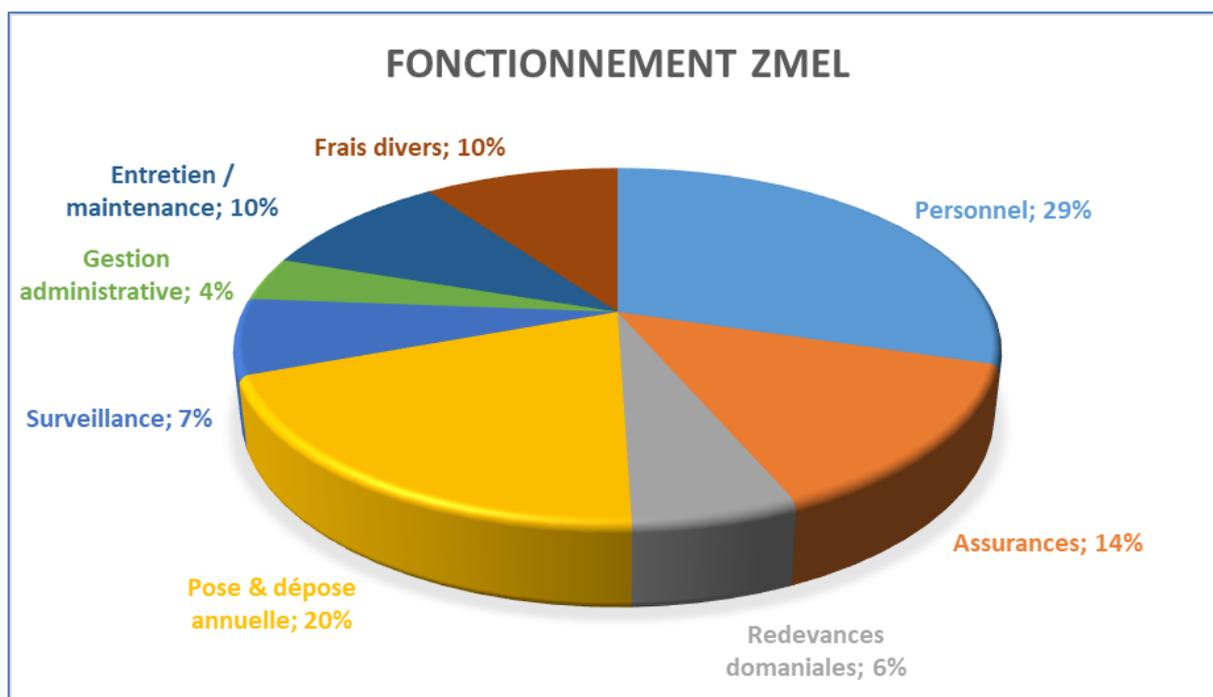
Le Parc Naturel de Port-Cros (PNPC) a fait des choix différents pour la ZMEL de Bagaud, située entre les îles de Port-Cros et Bagaud, qui couvre 180 hectares d'herbier de posidonie. Mise en service en 2020 après trois années d'études, elle dispose de 68 bouées (65 pour des navires de moins de 15 mètres, 5 pour ceux de 15 à 30 mètres ouvertes toute l'année, 3 réservées aux résidents). Sa spécificité réside dans **une tarification hybride** : mouillage gratuit en journée et payant la nuit, qui favorise la rotation des navires et limite les effets de « ports flottants ».

L'investissement initial de **700 000 €, subventionné à 80 %** a permis de mettre en place les équipements nécessaires et un système de réservation en ligne. Exploitée en régie directe par l'équipe portuaire du Parc National de Port-Cros, avec un renforcement des 3 agents permanents par 1 à 4 saisonniers en été (contrôle, sensibilisation, gestion...), l'exploitation coûte environ **30 000 €/an d'entretien des équipements**, prestation sous-traitée à un prestataire privé.

La ZMEL génère quelque **100 000 € de recettes annuelles** pour un total de **3 600 nuitées par saison**. Bien que les coûts de fonctionnement soient couverts, l'amortissement de l'investissement initial reste hors d'atteinte. Le tarif moyen par nuitée est d'environ 30 €, modulé selon la taille du navire et la durée de séjour, avec une tarification exponentielle pour décourager les séjours prolongés.

Depuis la mise en place de la ZMEL, les 200 navires en simultanée sur la zone, c'est terminé ! Les pics de fréquentation estivale sont réduits, avec un taux d'occupation nocturne stabilisé à 65 % en été (75% en août). Une régularité qui a ses bienfaits : « *Enfin la ZMEL est plutôt vue comme un élément qui apaise et permet d'avoir une fréquentation beaucoup plus régulière des touristes. Ainsi, les acteurs économiques peuvent mieux dimensionner leurs équipes. Ils n'ont pas besoin de gérer les pics éventuels* » reconnaît Stéphane PENVERNE du PNPC. L'arrivée prochaine de bouées connectées devrait permettre d'optimiser encore plus la gestion en temps réel et de réduire les coûts en personnel tout en améliorant le service pour les utilisateurs. Un modèle économique satisfaisant qui va servir de base pour le nouveau projet de ZMEL à Porquerolles.

L'équilibre économique est-il possible ? Pas si l'on prend en compte l'ensemble des frais, comme le détaille Vincent SALBERT, d'OTEIS, qui a accompagné plusieurs porteurs de ZMEL dans leur organisation. En effet, dans son compte d'exploitation prévisionnel, une commune doit prendre en compte les coûts en personnel, en assurance, les redevances domaniales, la pose et la dépose, mais également l'entretien et la maintenance, la communication, la surveillance... et des recettes souvent moindres que prévues (taux de remplissage régulièrement surestimé). Tout cela dans un monde qui est passé d'une vision baudelairienne de la mer (« *Homme libre, toujours tu chériras la mer* ») à une vision beaucoup plus pragmatique (« *Homme libre, jamais tu n'encheriras la mer* ») qui limite le consentement à payer des plaisanciers qui veulent néanmoins toujours plus de services.



Part des différentes dépenses de fonctionnement d'une ZMEL, présentée par ODEIS et basée sur l'analyse de 8 comptes d'exploitation

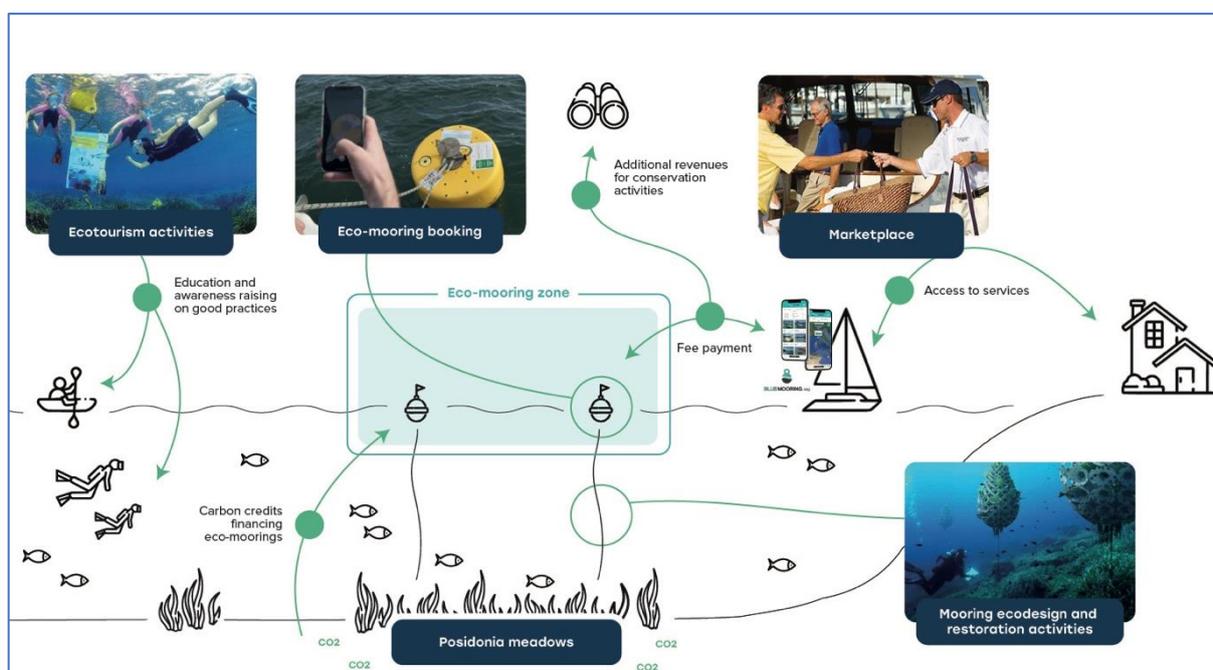
Alors, où aller chercher des marges de manœuvre pour limiter les coûts de gestion des ZMEL ?

Pour Vincent SALBERT, deux catégories de mesures peuvent être envisagées : les soins palliatifs (paiement à l'usage, externalisation des coûts, bouées connectées... avec des limites désormais bien connues) et des solutions plus pérennes. Celles-ci pourraient passer par **un paiement indirect** alimenté via des fonds régionaux (taxe sur les anneaux portuaires) et nationaux (taxe sur les immatriculations), qui pourraient permettre de garantir la gratuité du mouillage pour les usagers. Il fonde également des espoirs dans **un décret ZMEL révisé** et plus opérationnel, intégrant des principes de gestion.

Marie-Aude SEVIN de Blueseeds a creusé l'idée de modèles économiques alternatifs, s'appuyant notamment sur l'idée du **carbone bleu**, qui consiste à valoriser économiquement les émissions de carbone évitées grâce à la protection des herbiers de posidonie.

En effet, en évitant l'impact des ancrages destructeurs, la posidonie conserve son rôle de puits de carbone. Bien que prometteur, ce modèle s'avère coûteux à mettre en place (suivis scientifiques, carottages, etc.) et nécessite des projections à long terme (10 à 30 ans). Un projet pilote a estimé que 150 bouées pourraient éviter le relargage de 700 tonnes de carbone d'ici 2050, mais cela reste insuffisant pour atteindre un équilibre économique, car, avec une tonne de carbone actuellement valorisée à 30-50 €, les revenus générés restent marginaux. Même des projections à 500 € la tonne ne suffiraient pas à couvrir les coûts de gestion des ZMEL.

Face aux limites du carbone bleu, Marie-Aude SEVIN préconise une **approche mixte** associant **soutiens publics** (subventions initiales pour financer les études et l'installation des infrastructures), **contributions des usagers** (bouées payantes via des applications de réservation permettant de financer des gestionnaires et des actions de sensibilisation) et **partenariats privés**. Elle compte notamment sur la nouvelle directive européenne **CSRD** (Corporate Sustainability Reporting Directive) qui impose aux entreprises d'évaluer et de compenser leurs impacts environnementaux.



Les bénéfices pour les collectivités des ZMEL peuvent être nombreux, encore faut-il les mesurer d'un point de vue économique.

*« Quand on sait qu'une bonne part du PIB méditerranéen dépend aujourd'hui du bon état de l'environnement marin. Demain, pourquoi pas faire payer les **assureurs** pour maintenir ces zones de protection ? » propose encore Marie-Aude SEVIN.*

Le modèle économique des parcs éoliens en mer peut-il inspirer celui des ZMEL ? Séverine MICHALAK, juriste spécialisée sur l'éolien en mer, rappelle les principes qui sous-tendent la redevance due au titre de l'occupation de l'espace maritime. Grâce à une loi dédiée qui régit le financement et la taxation des parcs, les redevances sont définies de façon uniforme et non en fonction des centres des impôts concernés comme pour les ZMEL. Ainsi, pour les unités installées sur le domaine public maritime territorial, elle est fixée à 1 000 €/générateur auquel s'ajoute une partie variable, en fonction de la puissance installée (4 000 € par mégawatt). Pierre DESCAMP rappelle que lui doit payer une redevance de 6 000 € par corps mort installé ! La taxe perçue par l'État, est reversée comme suit de façon à compenser les externalités négatives :

- 50% versé aux communes littorales, d'où les parcs sont visibles.
- 35 % pour les pêcheurs,
- 10 % pour l'OFB
- 5 % pour les sauveteurs en mer

Dans les zones économiques exclusives (plus loin des côtes), il y a également une redevance financière, affectée au budget général de l'État pour financer des actions de développement durable. La taxe éolienne repose ainsi sur le principe du **pollueur-payeur**, en faisant payer à l'exploitant les impacts négatifs de son activité.

Ainsi, la taxe d'AOT payée par les porteurs de ZMEL ne pourrait-elle pas être reversée en partie aux collectivités concernées ? s'interroge la juriste. Elle rejoint également les pistes évoquées par Marie-Aude SEVIN d'une taxation positive pour services environnementaux.

Reste, comme le remarque Thierry DUCHESNE en conclusion un point de blocage lié au montant de la redevance AOT, car son montant freine certains projets. Il appelle les décideurs publics au plus haut niveau à définir un cadre plus homogène et plus en phase avec l'objectif de protection des ZMEL.

FOCUS : COMMENT PROTÉGER LA POSIDONIE EN RÉSEAU ?



LE MEDITERRANEAN POSIDONIA NETWORK (MPN)

Créé en 2020 avec une envergure internationale, [le MPN](#) réunit tous les groupes d'experts, scientifiques, acteurs publics et gestionnaires d'AMP afin de disposer d'un réseau d'entraide et de partage d'expériences autour de la protection des herbiers de posidonie, qui couvrent plus de 2 millions d'hectares sur l'ensemble du bassin méditerranéen.

Parmi ces fondateurs, on trouve l'OFB, le WWF, le gouvernement des Baléares, l'union internationale pour la conservation de la nature (UICN), le SPA/RAC, le MED-PAN, Blueseeds... Aujourd'hui, **le réseau compte 161 membres représentant 7 pays du bassin méditerranéen**. Parmi les nombreux travaux du réseau, outre un site Internet qui fourmille d'informations, notons le financement et la réalisation d'une cartographie des herbiers pour les pays qui n'en ont pas encore.

« Nous travaillons actuellement sur **la création d'un fonds posidonie pour financer des actions de protection de l'herbier dans des sites prioritaires d'action**, détaille Léane CHEMINEAU de l'OFB. On lance actuellement un marché pour consulter les pays voisins, savoir où sont les pressions majeures sur les herbiers, quel est le montant dont ils ont besoin pour venir les réduire, comment on peut les accompagner au mieux, quels sont les acteurs concernés sur la réduction de ces pressions afin de mettre

tout le monde autour de la table. On espère annoncer la création de ce fonds à la conférence des Nations Unies sur l'Océan en juin prochain !»

L'ALLIANCE POSIDONIA

L'Alliance Posidonia, créée en France l'an dernier, regroupe aujourd'hui **une quarantaine de membres**. Ici également, se côtoient acteurs publics et privés engagés dans la protection de la posidonie : l'OFB, l'Agence de l'eau, la DIRM, les Régions, la Fédération des industries nautiques, les unions portuaires... mais également **des entreprises comme NAUTICSPOT**. *« Dans l'alliance, nous avons retrouvé nos valeurs sur la préservation de l'environnement, explique JérémY LADOUX, fondateur de l'entreprise. Adhérer nous permet également de renforcer notre crédibilité vis à vis de nos partenaires en mettant en avant nos innovations pour la préservation et la durabilité, notre position en tant qu'acteur éco responsable. »*

Au-delà d'un site Internet, là encore très fourni en informations et supports de communication comme une plateforme d'engagement, l'idée du réseau est d'amplifier la préservation de la posidonie en agissant notamment sur les volets **communication, sensibilisation, formation, mobilisation des acteurs**, *« sur la base du volontariat, à la mesure des moyens de chacun »* précise Jamila POYDENOT du CPIE des îles de Lérins et Pays d'Azur qui assure le secrétariat de l'alliance qui en profite pour lancer un appel à adhésion auprès des participants au Forum.

RAPPORTS D'ÉTONNEMENT

NATHALIE CAUNE

Nathalie CAUNE de France Nature Environnement a coordonné la réalisation du guide « [Les 6 bonnes raisons d'organiser le mouillage côtier](#) ». Elle revient sur **les innovations** techniques mais également économiques et sociétales auxquelles nous pousse notre désir de protection pérenne de la posidonie et elle s'en félicite. Mais elle relève également **les nombreuses contradictions** qui se font jour dans la façon d'appréhender le milieu marin « *toujours mouvant* », et nous invite à questionner notre rapport au vivant. « *Je suis assez curieuse, mais je suis assez confiante parce que je trouve qu'il y a plein de choses qui sortent là, note-elle. Et on est vraiment en train de créer quelque chose dans nos rapports avec la mer* »

Robert CRAUSTE

En tant que maire du Grau du Roi et vice-président de l'Association Nationale des Élus des Littoraux (ANEL), Robert CRAUSTE a suivi la journée avec beaucoup d'attention. Il se félicite de **la mobilisation générale** autour de la protection de la posidonie qui a amené une diversité d'acteurs à dialoguer ensemble : les services de l'État, les élus, les institutions, les entreprises, les associations. Les discussions de la journée ont mis en avant une dualité, inhérente au concept de développement durable : d'un côté l'enjeu de protection, et de l'autre celui du développement économique des territoires méditerranéens. Comment trouver le juste milieu ? Le chantier va certainement occuper les esprits des acteurs de la planification maritime pendant encore plusieurs années. Il note également l'importance de **la question des moyens** pour trouver des solutions viables et pérennes. Il finit son intervention en rappelant **l'importance de l'éducation**, de la sensibilisation de tous, car il faut « planter la graine dès le plus jeune âge » comme il le fait sur son territoire à travers des « académies de la mer », ou encore des « aires marines éducatives ».

CONCLUSION DE CHRISTOPHE LENORMAND

Dans ces mots de conclusion, Christophe LENORMAND, Directeur interrégional de la mer Méditerranée, tire trois grands enseignements de cette journée :

- L'importance de **poursuivre la politique publique** de protection des herbiers, afin de préserver les services écosystémiques et économiques qu'ils nous rendent. La réflexion juridique est à creuser, et impliquera sans doute de repenser le décret de 2020.
- La nécessité de mieux structurer les travaux autour de **l'effet report** afin d'envisager le phénomène et ses impacts économiques dans leur globalité à l'échelle du territoire méditerranéen, ce qui implique des analyses auprès de nos voisins grecs et italiens.
- Enfin, l'urgence de se pencher sur la question complexe de **la redevance au titre de l'AOT**, source de nombreux obstacles mais aussi potentiellement source de revenus pour des modèles économiques plus pérennes.



MERCI



Compte rendu réalisé par Clara Douville et Françoise de Blomac, Groupe Rouge Vif