
LES ACTES DU FORUM MOUILLAGE EN MÉDITERRANÉE

2^{ème} édition



18 octobre 2022
Palais du Pharo à Marseille

Programme

9h-9h30		Accueil café dans le Forum
9h30-10h00	Allocution d'ouverture Éric LEVERT, Directeur Interrégional de la Mer Méditerranée Gilles BOIDEVEZI, Préfet Maritime de Méditerranée	
	Présentation du programme de la journée Françoise de Blomac, ROUGE VIF	
10h00-12h15		Les études : une étape importante
10h00-10h30	RETOURS D'EXPERIENCES Baie de la Ciotat : REX sur les études Jean-Marc MARTINEZ, Conseille Municipale déléguée à l'Environnement, et Richard MOLINES, Conseiller municipal délégué au Sports, aux activités nautiques et aux affaires maritimes et portuaires, Mairie de La Ciotat	
	Hyères : Le lancement des études de définition, préparation du DCE Cédric L'HENAFF, Directeur des Régies des Ports, Mairie de Hyères	
10h30-10h45	SOLUTIONS ET SAVOIR-FAIRE : PITCH D'ENTREPRISES EN 5 MINUTES Semantic / BRL Ingénierie / Edeis / Donia / Navily	
10h45-11h15	PAUSE	
11h15-12h15	TABLE RONDE : COMMENT REUSSIR SA PHASE D'ETUDES ? Stéphanie FILLION, Directrice de projet BRL, Alain FREYTET, Paysagiste conseil DREAL PACA, Quentin FONTAINE, Chargé d'études STARESO, Julien TAVERNIER, Chargé de mission activités nautiques Parc national des Calanques	
12h15-14h15		Déjeuner dans le Forum
14h15-14h40		Présentation inspirante Carte blanche à François Garde, écrivain, haut fonctionnaire Auteur de « À perte de vue, la mer gelée »
14h40-16h50		Quelles solutions de gestion opérationnelles ?
14h40-15h00	SOLUTIONS ET SAVOIR-FAIRE : PITCH D'ENTREPRISES EN 5 MINUTES SeafloTech / Ecogestes / Women for Sea / Seacure / Amareco / Ecocean / Ino-rope	
15h00-15h30	RETOURS D'EXPERIENCES Donia Mooring Pierre DESCAMP, Fondateur Andromède Océanologie Mouillages organisés rade d'Agay à Saint-Raphaël Marc AERNOUITS, Maître de Port à la Régie des Ports Raphaëlois, Saint-Raphaël	
15h30-16h30	TABLE-RONDE : GESTION ET EXPLOITATION, QUELLES SOLUTIONS ? Sébastien CRUNET, Directeur des Services Techniques, Mairie de Ramatuelle Michel MALLARONI, Directeur du port, Bonifacio Catherine PIANTE, Chargée du programme initiative Méditerranée WWF	
16h30-16h50	SYNTHESE DE LA JOURNEE : RAPPORTS D'ETONNEMENT Christophe BOURILLON, Président de l'Association des Professionnels du Yatching (PYA) Véronique TOUREEL CLEMENT, Déléguée générale de l'Union des Ports de Plaisance Provinces Alpes Côtes d'Azur et Monaco (UPACA)	
16h50-17h30		Collation dans le Forum <ul style="list-style-type: none">• Rencontres avec les exposants• Quai des financeurs• Carré des idées

Contexte

Le 18 octobre 2022, au Palais du Pharo à Marseille, a eu lieu la deuxième édition **du Forum Mouillage en Méditerranée** forum visant à faciliter les rencontres entre les porteurs de projets de ZMEL et les entreprises privées en apportant des **solutions pratiques aux mouillages écologiques**.

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, Office Français de la Biodiversité, Agence de l'eau, Région Occitanie, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Collectivité de Corse, etc.).

Une **stratégie sur le mouillage des navires de plaisance** pilotée par la préfecture de Méditerranée et la DIRM, avait été élaborée dès 2019 dans le cadre de la déclinaison opérationnelle de deux mesures du Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) :

- 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

Dans le contexte de cette stratégie sur le mouillage des navires de plaisance, **un appel à projets relatif à la réduction de l'impact des ancres des navires de plaisance sur l'herbier de posidonie**, espèce protégée qui constitue un enjeu écologique majeur sur la façade, avait été ouvert en 2020. Cet appel à projet, piloté par la DIRM et dont les partenaires financiers sont l'Agence de l'eau, l'Office français de la biodiversité, la Région Occitanie, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Collectivité de Corse, avait pour ambition **d'inciter les collectivités territoriales à mettre en place des mouillages organisés écologiques conciliant la préservation des herbiers et la plaisance** dans le respect de la nouvelle réglementation.

En 2022, la DIRM annonce **un nouvel appel à projet pour développer stratégie mouillage et permettre aux porteurs de projets d'être accompagnés financièrement**.

Le forum a accueilli cette année 180 participants, composé globalement d'un tiers de représentants de l'État, d'un tiers des représentants des collectivités territoriales, et d'un tiers du monde professionnel de la plaisance. **Le forum a réuni 50 % de nouveaux inscrits, ce qui est marque de réussite**.

La configuration du forum a été revue pour apporter plus d'échanges et d dynamisme :

- 14 stands d'entreprises,
- 3 expressions différentes (RETEX, speech d'entreprises, tables-rondes),
- 4 innovations : un grand témoin invité, des tables-rondes, un dessinateur Cled'12, et des quiz,
- rapport d'étonnement

Introduction : allocution d'ouverture par Éric Levert, Directeur interrégional de la Mer Méditerranée, et Gilles Boidevezi, Préfet Maritime de la Méditerranée

Cette nouvelle édition répond à plusieurs enjeux selon Éric Levert :

- Les participants de l'an dernier ont clairement exprimé leur souhait de voir se reproduire le Forum.
- Les différents équipements de mouillage sont, du point de vue de l'État, des solutions efficaces pour la protection des littoraux.
- **L'installation d'équipements de mouillage est un processus long et exigeant** : cela nécessite une concertation, une instruction complexe de la part de l'État. Les équipements de mouillages répondent aussi à des besoins territorialisés (selon les communes, les ports...). Cette politique publique s'inscrit donc dans un temps long.
- **L'équipement de mouillage et la stratégie** répondent à des besoins différents. Les besoins de la petite plaisance peuvent être divergents des besoins de la grande plaisance.
- Le forum permet de rendre compte de la diversité de l'accompagnement financier : **sur le plan national**, les projets peuvent s'appuyer sur un fonds d'intervention maritime et sur le fonds Plan tourisme Destination France, auxquels certaines collectivités ont pu accéder dès 2022.
- Il est nécessaire de garder cette dynamique pour que les acteurs concernés puissent partager autour de ce sujet.

Pourquoi les ZMEL ? Gilles Boidevezi revient sur leurs rôles :



Gilles Boidevezi
prefet Maritime de
Méditerranée
→ gérer la surfréquentation
→ restriction de mouillage

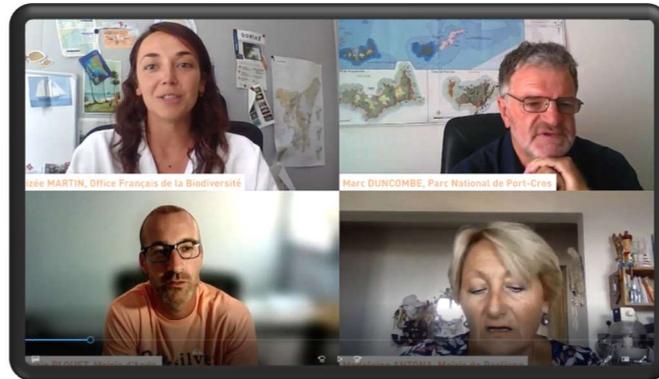
*Les mouillages ont pour but de diminuer la pression sur l'environnement, pour à la fois protéger certaines espèces, et gérer l'hyper-fréquentation. Pour protéger la posidonie, on a mis en place des arrêtés (...). Concernant l'hyper-fréquentation, l'enjeu est de protéger les parcs...) et d'accompagner la mise en place de mouillages.
(Gilles Boidevezi)*

Ainsi, afin de continuer à protéger l'environnement, le Forum Mouillage en Méditerranée permet aux participants de :

- Bénéficier des retours d'expériences de quelques ZMEL en cours de montage et existantes
- Venir en aide aux multiples acteurs dans leurs démarches administratives
- Découvrir les nouvelles technologiques grâce aux entreprises présentes
- Rencontrer d'autres collectivités et porteurs de projets

RETOURS D'EXPÉRIENCES DE PORTEURS DE PROJETS DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

Une courte vidéo préenregistrée a donné la parole à quelques intervenants de l'édition 2021



La ZMEL du Parc naturel marin du golfe du Lion : Alizée MARTIN, Office Français de la Biodiversité, chargée de mission usages de loisir

L'année dernière, l'Office Français de la Biodiversité présentait son projet de ZMEL du Parc marin, puisque l'objectif était d'ajouter 38 nouvelles bouées sur la ZMEL actuelle. **Aujourd'hui, la ZMEL comporte 52 bouées à la fois pour les plaisanciers et les plongeurs.** L'automne va permettre de relancer une phase de concertation avec les plaisanciers et tous les professionnels qui utilisent la ZMEL, afin de voir dans quelle mesure la ZMEL répond à leurs attentes. L'objectif de l'année prochaine est d'améliorer la ZMEL et d'accompagner les communes sur le dimensionnement de leurs projets pour une mise en place des bouées pour 2023.

« Le Forum mouillage c'est un rendez-vous important car il nous permet de rencontrer nos collègues qui travaillent sur le mouillage un peu partout autour de la Méditerranée. » Alizée Martin, OFB

La ZMEL d'Agde : Sylvain BLOUET, Mairie d'Agde

La ville d'Agde a une forte fréquentation, donc beaucoup d'utilisateurs ont utilisé la ZMEL. Des bouées connectées ont été testées avec de bons retours. Agde réfléchit, avec l'entreprise, à leur évolution et leur meilleure adaptation aux besoins de gestion de la collectivité.

« On se rend compte que des évolutions se font avec des entreprises innovantes dans les matériaux, dans les systèmes d'amarrage. Les opérateurs et les gestionnaires ont besoin de suivre ces évolutions et de s'adapter à ces nouveaux usages. » Sylvain Blouet, Mairie d'Agde

La ZMEL de Rogliano : Madeleine ANTONA, Mairie de Rogliano

Le 7 mars 2022 a été signée une convention de coopération entre la commune et le Life Marha pour le projet de ZMEL. Une nouvelle convention a été signée, toujours avec le life Marha pour un

groupement de commandes afin de mutualiser toutes les études et passer un marché unique. D'ici la fin de l'année, le marché va être passé, les offres vont être analysées, puis un ou plusieurs prestataires vont être retenus.

« C'est très important pour nous car nous sommes une petite commune avec un gros port de plaisance, certes, mais c'est un gros projet. Ces rencontres nous intéressent énormément pour les retours d'expériences des communes qui ont déjà fait des ZMEL. » Madeleine Antona, Mairie de Rogliano

La ZMEL de Port-Cros : Marc DUNCOMBE, Parc National de Port-Cros

La ZMEL fonctionne relativement bien pour la troisième année consécutive : le territoire compte environ 4 000 nuitées qui évitent l'arrachage de la posidonie. Parfois plus de 1 000 bateaux s'ancrent au nord de l'île de Porquerolles. Depuis un an, une concertation étroite est engagée avec les acteurs économiques, les associations, les usagers, les habitants, pour définir les conditions dans lesquelles la ZMEL va être aménagée.

RETOURS D'EXPÉRIENCE : LES ÉTUDES

Baie de la Ciotat, retour d'expériences sur les études (Jean-Marc Martinez, Conseiller municipal délégué à l'Environnement, Mairie de La Ciotat)



La Baie de la Ciotat a été **lauréate de l'appel à projet en 2021**. Les études ont été lancées durant cette même année. Si la Baie de la Ciotat a répondu à cet appel à projets, c'est notamment dû à la pression du mouillage exercé sur le territoire.

En effet, la Baie de La Ciotat est le deuxième plus grand herbier de posidonie des Bouches du Rhône après celui de la Côte Bleue ; elle est en plein cœur du Parc National des Calanques, en zone NATURA 2000.

De plus, la Baie de La Ciotat est caractérisée par une **pluralité de pratiques et activités** : pêche artisanale, industrie (La Ciotat Shipyard), chasse sous-marine, plages, engins motonautiques, écopage canadiens, plaisance...

Par ailleurs, la baie accueille entre 50 et 100 bateaux au mouillage en juillet et en août. Une étude a été faite par le Parc national des Calanques afin d'évaluer la fréquentation des différentes zones de mouillages.

L'avant-projet sommaire a donc été construit en prenant en compte la profondeur, l'éloignement par rapport à la côte, ainsi que les usages (préservation des chenaux pour les activités, prises d'eau). L'aménagement retenu en octobre 2022 intègre de nouveaux éléments :

- Enjeux d'usage supplémentaire : pêche (ligne de poste)
- Recommandations paysagères : organisation de la fréquentation à l'intérieur même de la ZMEL, respecter les cônes de visibilité

La prochaine étape du projet, **à savoir l'étude économique, est en cours.**

Le lancement des études de définition, préparation du DCE (Cédric L'Hénaff, Directeur des Régies des Ports, Mairie de Hyères)

La ville de Hyères était présente l'année précédente au forum pour s'inspirer, aujourd'hui elle est en est **à démarrage des études**, son premier comité de pilotage ayant eu lieu il y a tout juste trois semaines. La ville présente donc le lancement des études de définition et du cahier des charges prévu.

La Presqu'île de Giens, à Hyères, est un territoire riche, caractérisé par la présence des îles de Porquerolles, de Port Cros, avec beaucoup d'attrait et de nombreux ports (12 ports dont 5 ports de plaisance). Cela génère un nombre important de plaisanciers locaux qui viennent s'ajouter aux plaisanciers venant de l'extérieur qui profitent de ce territoire attractif principalement la façade nord des îles de Porquerolles, mais aussi le parc national de Port-Cros.



La ville s'intéresse plus particulièrement à la façade Est de la Presqu'île de Giens. En effet, ce sont des endroits qui proposent des abris en cas de vent d'Est et d'Ouest dominants. **Cela formera la zone d'étude pressentie pour tenter d'arbitrer les bouées de mouillage sur ces zones.** En amont de la concertation, la ville avait déjà pressenti un périmètre pour la future ZMEL au Sud du port Saint Pierre avec un **périmètre d'étude étendu tout le long de la façade Est de la presqu'île.**

C'est un territoire protégé contenant **des enjeux réglementaires importants** ; la future ZMEL se trouve en effet en bordure de ce site protégé, et sur la zone du site Natura 2000. Une zone de posidonie est présente dans la future ZMEL mais aussi un récif barrière de posidonie assez important qu'il convient de prendre en compte.

Ce territoire à protéger nécessite un dossier de demande d'autorisation domaniale, un formulaire d'examen au cas par cas, un dossier au titre de la loi sur l'Eau, une évaluation des incidences sur le site Natura 2000.

La ville a donc élaboré, à partir d'un modèle fourni par l'OFB, **un cahier des charges prenant en compte ce contexte géographique et ces différents enjeux réglementaires.** L'objectif étant de répondre aux attentes de la définition d'une ZMEL à savoir :

- Le stationnement temporaire pour les navires,
- La réversibilité de l'affectation du site occupé.

Trois phases sont prévues pour l'élaboration de ce cahier des charges :

- **Les études diagnostic au démarrage de la mission** : cela consiste à réaliser une bibliographie, à lancer n questionnaire pour les usagers, à faire les études terrain comme la fréquentation.
Quelques premiers points d'éléments de diagnostic :
 - Sur le Sud Saint-Pierre, des zones de mouillage ont été identifiées pour la petite et grande plaisance qui viennent se mettre à proximité du Port.
 - Les zones de mouillages actuelles ne respectent pas les zones de balisage avec notamment des mouillages sur le chenal d'accès au port mais aussi dans les zones protégées qui sont interdites au mouillage.
 - Pour le moment, la ZMEL se situera hors du site classé pour des raisons administratives trop complexes et longues.
 - Sur la zone d'étude, ont été recensés des fonds sableux bien calibrés et homogènes, un herbier de posidonie dense et homogène et un récif-frangeant d'herbier de posidonie au sud de la Rade...

Des perspectives et difficultés sont à prévoir, notamment sur :

- **La compréhension du projet par les usagers** : la ville souhaite intégrer dans le comité de pilotage des associations d'usagers portuaires et de professionnels, mettre en place une concertation et une communication autour du projet.
- **Le financement et la gestion de la rentabilité du projet** : la ville a pris la décision de mutualiser des moyens portuaires pour la gestion de la ZMEL. Se pose également la question des services, il est possible que la ville limite les services sur cette ZMEL.
- **La gestion des eaux usées** : une enquête a mis en avant le fait que les toilettes rejettent directement les eaux usées dans la mer. La ville a mis à disposition, sur la station d'avitaillement, de pompes à eaux usées. Se pose la question de la gratuité de ce service, étant donné qu'aucun bateau n'a utilisé ce dernier l'été dernier.

Échanges avec la salle

Le plan de la mairie de Hyères est très intéressant, difficile, et long à mettre en place. Comment garantir que l'été prochain, et les étés suivants, tous les gens qui vont vouloir profiter de leurs bateaux, pourront disposer d'un mouillage ?

La ZMEL de la Presqu'île est prévue pour une soixantaine de bateaux, les autres bateaux pourront se **reporter sur les zones sableuses**. De manière générale, c'est pour ces raisons que les comités de pilotage accueillent les usagers pour avoir le plus d'informations possible. **À partir du moment où une ZMEL est mise en place, il faut penser à une zone de report.**

Comment les marins peuvent-ils garantir la préservation de la posidonie ? Par exemple, la zone nord de Porquerolles, les marins n'ont pas le choix que de mouiller dans l'herbier de posidonie...

Aujourd'hui, la mise en place de cette politique de mouillage a deux buts : le premier but immédiat étant la **protection de certaines zones mais aussi la gestion de l'hyper-fréquentation** pour mieux répartir l'ensemble des bateaux sur d'autres sites.

Table-ronde : Comment réussir sa phase d'études ?



Julien TAVERNIER – Chargé de mission activités nautiques, Parc national des Calanques

Au parc national des Calanques, un schéma global des mouillages a été validé sur l'ensemble du Parc national. Au total, il y a 7 zones à l'échelle du parc pour lesquelles la mise en place de bouées est envisagée : un sur Saint-Cyr, un deuxième sur l'île Verte et 4 autres zones de la partie maritime au droit de la commune de Marseille. Une étude de définition sur ces zones va être lancée.

Stéphanie FILLON – Directrice projet BRL ingénierie

Les études commencent par une grande concertation, une mise autour de la table de l'ensemble des acteurs de la ZMEL (élus, usagers, environnementalistes...). Autour de cette concertation, des études du milieu marin vont être menées, mais aussi des études techniques, juridiques, économiques, des études paysagères... Le cœur du système étant le lancement d'un comité de pilotage très large dès l'émergence du projet, c'est la seule manière efficace afin d'arriver au bout des procédures.

Dans le comité de pilotage, une multitude d'acteurs doivent être présents, **notamment les usagers** du territoire de la future ZMEL. Pêcheurs, élus, équipes techniques, plaisanciers, services de l'État et opérateurs doivent y participer. Ces acteurs ont des demandes antagonistes, il est donc important qu'ils s'approprient les enjeux des uns et des autres pour faire aboutir le projet.

Quentin FONTAINE - Chargé d'études, STARESO

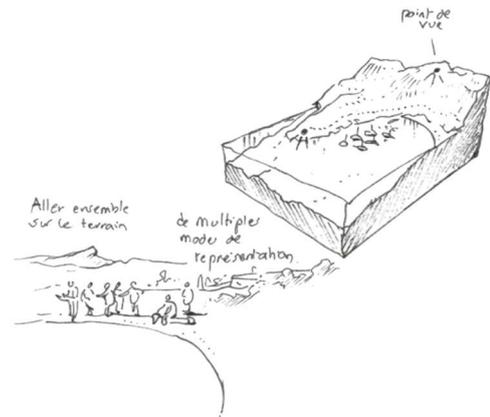


STARESO est une station de recherche sous-marine et océanographique à Calvi en Corse. C'est un pôle d'expertise et de conseil pour la réalisation d'études d'impact, dont les projets de ZMEL. STARESO travaille sur des études de fréquentation via différentes techniques d'observations de navires de plaisance, et sur des études environnementales (recensement des espèces protégées, etc..). STARESO met en place un protocole avec des caméras depuis le rivage permettant d'obtenir des données de fréquentation et des données qualitatives (profils de plaisanciers à identifier, attentes des plaisanciers...

Alain FREYTET – Architecte et paysagiste conseil DREAL PACA

Le paysage est un projet, qui prend en compte l'ensemble des données qui sont fournies par les différents points de vue. Le point de vue qui n'est d'ailleurs pas assez pris en compte est celui de l'utilisateur qui voit la mer depuis la terre. Il faut anticiper ce que sera le littoral de demain et la façon dont il sera abordé.

Cela permet aussi d'imaginer l'inscription de ces ZMEL dans le paysage, en offrant un nouveau motif du paysage. Elles permettent d'éviter le mitage, et de retrouver un certain groupement. **Lorsqu'une étude est menée sur une ZMEL, il est indispensable de prendre en compte tout ce qu'il a autour et les multiples modes de représentation de tous.**



APPRENDRE LES ENJEUX DES PAYSAGES ...



Tour de table : échanges avec les intervenants

Comment être sûr que ces études vont être à la hauteur ?

Stéphanie FILLON : « Un travail conséquent des services de l'État et des opérateurs a été mené : ces derniers peuvent venir en aide aux porteurs de projets, aussi bien d'un point de vue technique que financier. Les études sont financées à hauteur d'au moins 100 000 euros pour assurer la réussite des projets ; cela nécessite beaucoup de temps, de données à collecter afin de réaliser ces dernières. »

Julien TAVERNIER : « Poser des ZMEL relève d'une complexité administrative certaine. Ce sont des projets très coûteux, qui peuvent freiner les collectivités qui se lancent. »

Qu'est-ce qu'il faudrait faire à l'aube d'un nouvel appel à projet ? Que faire pour renforcer et accompagner au mieux les porteurs de projets ?

Quentin FONTAINE : « Les membres des comités de pilotage (la DIRM, les services de l'État, etc.) ont déjà fait un énorme travail d'accompagnement des porteurs de projets. Il faut comprendre les difficultés et les différentes expertises des prestataires. Les membres du comité de pilotage savent qu'il y a des pistes à améliorer notamment issues des retours d'expériences des projets en cours ou déjà réalisés ».

Alain FRAYTET : « Il faudrait davantage d'accompagnement des services de l'État (inspecteur des sites par exemple). Cependant, pour traiter le paysage, il faut des spécialistes comme des paysagistes concepteurs pour préciser la composition du projet et choisir la localisation de la grappe, la façon dont les bouées peuvent être disposées... »

Jean-Marc MARTINEZ : « L'accompagnement est très important. Ce que j'ajouterais, ce sont les retours d'expériences. À la Ciotat, le but c'est d'expliquer aux autres collectivités comment on est arrivé là, nos difficultés, nos choix, comment on a pu prendre telle ou telle décision... L'idéal c'est d'ajouter la consultation auprès des collectivités. »

Stéphanie FILLON : « Avant de se lancer dans un projet de ZMEL, il faudrait faire une étude en deux étapes, dont une en amont du cahier des charges. Cette première étude aurait pour but de broser les grands enjeux ; ce serait une étude de faisabilité réalisée assez rapidement, pour que le porteur de projet puisse définir les grands enjeux, le temps, le coût des études et des travaux... Cela peut permettre aux porteurs de projets de décider rapidement s'ils souhaitent se lancer dans le projet. »

Cédric L'HENAFF : « Il nous faut de l'argent ! L'accompagnement est essentiel, notamment sur le côté des financements. »

Échanges avec la salle

Les échanges ont porté sur plusieurs sujets, techniques ou administratifs. La **notion du paysage, comme étant une notion complexe, a été abordée**. L'intervenant rappelle que parmi les acteurs, très peu comprennent réellement les enjeux paysagers, ce qui peut être problématique dans l'élaboration d'un projet ZMEL. Il a été répondu que le paysage doit être partagé par tous les acteurs. C'est un travail de récolte et de patrimoine commun.

Sur la notion de « comment faire plus », l'OFB indique qu'un nouveau cahier des charges type est en préparation pour la phase travaux. **L'idée étant d'être capable d'aider les porteurs de projets concernant les travaux des ZMEL**. L'enjeu est également de réduire les zones de mouillage de manière générale. Un cahier d'étude spécifique paysage sera également réalisé.

Le sujet de la **sous-représentation des plaisanciers sur le forum** a également été évoqué. L'intervenante souligne le fait que les plaisanciers eux-mêmes ne sont pas informés du système, et ne savent pas comment il fonctionne. Il a été répondu que les comités de pilotage sont organisés par les porteurs de projets auxquels les représentants des plaisanciers doivent participer.

PRÉSENTATION INSPIRANTE : FRANÇOIS GARDE



François Garde est un haut fonctionnaire d'État, et un **écrivain qui a gagné le prix Goncourt du premier roman à 53 ans**. Il a récemment publié à « *À perte de vue, la mer gelée* ».

Durant sa présentation, il évoque son étonnement que les Italiens et les Espagnols, voisins méditerranéens des Français, ne soient pas représentés au forum.

Au travers de son service militaire qu'il a effectué dans la Marine, il énonce le fait que la deuxième utilité de la mer, après la pêche pour se nourrir, c'est de faire la guerre. Les fonctions militaires de la guerre sont présentes même si elles ne sont pas visibles. Le rôle militaire de la mer ne doit jamais être perdu de vue.

François Garde a également été administrateur supérieur du territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises, il a mis en place une taxe de mouillage à Kerguelen, qui était une manifestation de souveraineté. De 2000 à 2004, il a eu conscience qu'il **n'était pas possible de créer de politiques publiques sans prendre en compte la problématique environnementale**.

De son expérience de Secrétaire Général de la Nouvelle-Calédonie, il regrette l'empilement des compétences et d'intervenants, entre l'État, civil ou militaire, les collectivités qui sont un véritable millefeuille administratif. À ses yeux, il est nécessaire de faire plus simple, c'est une question de volonté politique.

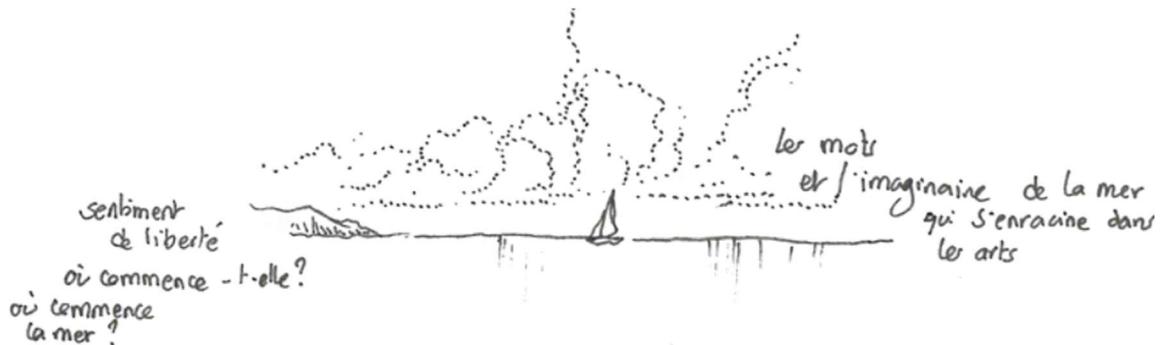
UN EMPILEMENT ADMINISTRATIF ...

langulaire



Il est également président au Tribunal administratif de Grenoble, ce qui lui permet d'évoquer la **dimension de l'action publique de la judiciarisation de toutes ces procédures** : « on ne peut pas créer de l'action publique sans créer de contentieux ».

François Garde est également écrivain. Il met en avant le décalage entre les responsabilités opérationnelles et l'imaginaire de la mer qui est construit sur des notions de liberté, d'absence de frontières, de liberté de tous les trafics... Cette liberté fondamentale dans l'imaginaire des marins vient être grignotée par « d'obscurs technocrates » qui limitent la liberté marine.



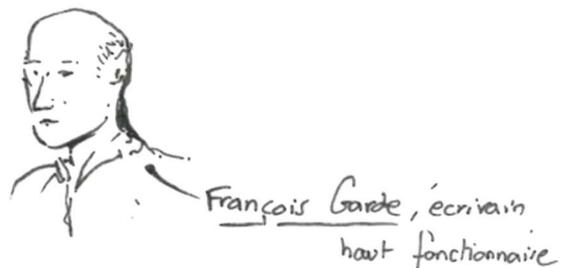
Durant sa présentation, François Garde a tenu à déconstruire « deux fausses bonnes idées ». La première étant de **considérer les ZMEL comme seulement un problème « de place de parking »**. L'écrivain évoque le fait que cela est réducteur, le point de départ étant un problème environnemental. La deuxième fausse bonne idée, c'est de **considérer les projets ZMEL comme « un truc de riches »**. Cette approche plutôt politique n'est pas la bonne selon l'écrivain ; les projets ZMEL relèvent plus d'une approche technique.

François Garde évoque le fait d'avoir été impressionné par le vertige bureaucratique des projets ZMEL qui entraîne un empilement d'acteurs et un montage très compliqué. **Il serait intéressant d'imaginer un guichet unique pour faciliter les démarches.**

Une autre remarque a été faite sur « l'entre soi » administratif de l'environnement des projets ZMEL : un entre-soi des bureaux d'études, des élus, des administrations, des personnels (des parcs, des réserves). Cet entre-soi peut faire oublier l'objectif final : préserver les posidonies.



L'écrivain s'est demandé comment vivait une ZMEL, après la mise en place des bouées : existe-t-il des limites de temps ? Est-ce que tout le monde y a accès ? Est-ce payant ou gratuit ? Toutes ces questions doivent être posées. Au-delà de ce mode d'emploi des ZMEL, François Garde se demande comment vérifier que cela fonctionne. En effet, à la vue de la diversité des réglementations, il n'est pas possible que des acteurs fassent la police en permanence, donc les plaisanciers profitent de la liberté de la mer. Donc la question est : comment faire respecter la ZMEL ? **Cette question de l'efficience paraît redoutable** pour François Garde.



La difficulté de l'exercice est de savoir où placer le curseur entre « droit de mouiller partout sauf là où c'est interdit » ou « interdire le mouillage partout sauf là où

Réactions du public

La liberté du marin est un terme largement entendu lors des concertations. Cependant, c'est une notion floue : **où commence la liberté pour le marin ?** Il a été répondu que la mer n'est pas un espace de non droit, pourtant elle est perçue comme tel. C'est ce conflit entre les différents textes et l'imaginaire, qui amène à une situation complexe à gérer.

Au sujet de la lourdeur administrative et de la compréhension du marin, l'empilement ne s'impose pas forcément au plaisancier, selon un intervenant. **C'est plutôt le maître d'ouvrage qui monte les dossiers qui est face à cette complexité administrative.**

L'obligation de vigilance pour les entreprises, mise en place en 2005 a également été évoquée. Cette obligation obligeait les entreprises à communiquer un certain nombre de documents administratifs à l'État. C'est le même système que les mouillages : beaucoup d'administration pour une loi qui n'a pas été appliquée pendant 10 ans car il n'y avait aucune solution technique. À partir du moment où des acteurs se sont posé la question, des solutions ont été trouvées. **Les ZMEL sont le début d'une solution.**

RETOURS D'EXPÉRIENCES DES PROJETS EN COURS

Pierre DESCAMP, les coffres Donia Mooring sur la Côte d'Azur (Fondateur, Andromède Océanologie)

Au forum dernier, le lancement d'un réseau de coffres innovants et autonomes sur la Côte d'Azur pour les yachts de 24 et 70 mètres a été annoncé.

« Donia Mooring » propose des coffres d'amarrage, qui ont pour but de n'avoir aucun impact sur la **posidonie**. Ces coffres sont situés dans des zones de très fortes pressions. Ces coffres participent à la préservation de l'environnement tout en épargnant les activités économiques cruciales pour la Côte d'Azur.

6 coffres ont été implantés en 2022 pour 15 autorisations d'occupation du domaine public : 4 implantations autour des Iles de Lérins, 6 à côté d'Antibes, ainsi que des coffres en mer d'Èze dans le secteur de Beaulieu sur Mer.



Ce plan est à la fois le résultat d'une étude de fréquentation des yachts sur ces secteurs mais aussi le fruit d'une discussion qui a eu lieu en commission nautique locale et avec l'aide de l'État pour essayer de placer au mieux ces bouées.

En effet, chaque mètre carré en mer est très sollicité, car, **au-delà du millefeuille admiratif, la mer, notamment la Côte d'Azur, est extrêmement convoitée.**

Ces coffres sont **innovants** pour deux raisons :

- **La tête de coffre est alimentée en énergie solaire** : un mini panneau solaire est placé sur la tête du coffre. Cela va comprendre un système de verrouillage qui contient un système électronique (microprocesseur, puces, antennes...).
- **L'ancrage** : un châssis métallique est ancré dans le sol qui retient la bouée.

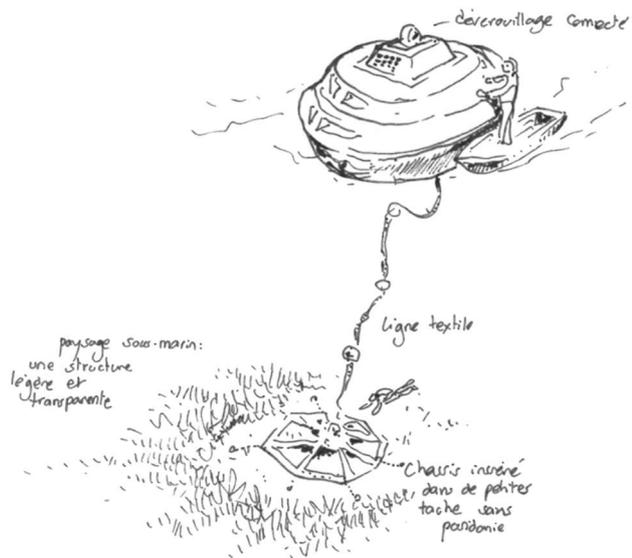
En un an, il y a eu un travail sur le design de l'application, le travail de la conception de la tête de coffre, le développement de coffre d'amarrage, la conception du châssis et de la ligne de mouillage, puis les travaux

d'installations qui ont eu lieu en juin/juillet 2022. Côté administratif, ont été rédigés les contrats d'assurance, des études économiques, de clientèle, de financement. La société a été créée et a déposé des brevets et les dossiers d'autorisation début 2022, etc. Ont été également menées des études environnementales, notamment des études de sol, des insertions paysagères, et des cartographies des biocénoses.

Après tout ce travail, les travaux ont débuté le 6 juin 2022 avec l'immersion des châssis. Ces derniers s'appuient sur des ancrs à bascules et des poteaux. L'exploitation a commencé début août avec très peu de communication, par manque de temps. De ce fait, il y a eu très peu de bateaux en amarrage.

Les projets pour 2023 :

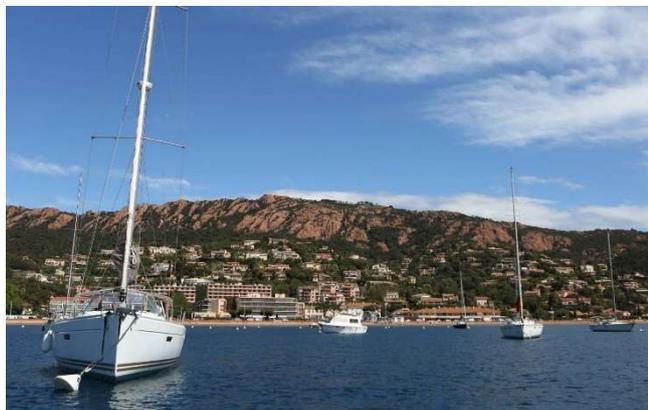
- Développer toute la partie marketing,
- Développer les services associés comme les aides à l'amarrage, ramassage de déchets, etc.,
- Créer un réseau avec des acteurs volontaires,
- Se déployer peut-être sur autres sites.



Mouillages organisés dans la rade d'Agay à Saint Raphaël (Marc AERNOUITS, Maître de port à la Régie des Ports Raphaëlois à Saint-Raphaël)

La ZMEL d'Agay a été créée en 2004, gérée par la régie des ports. Les objectifs de cette zone de mouillage étaient les suivants :

- Maintenir la qualité des fonds marins
- Préserver les herbiers de posidonie
- Contrôler la pression de la plaisance sur le site
- Assurer la sécurité de la ZMEL
- Devenir un touristique pour la baie d'Agay



Au niveau de l'organisation, **la ZMEL est construite autour de 3 zones de mouillage** avec 3 types d'ancrages (ancre simple, ancre double, ancre triple), 105 bouées, 39 places sur digue. Une capitainerie a été construite, des sanitaires pour les plaisanciers ont été mis en place, un agent portuaire en CDI a été embauché à plein temps, renforcé par deux agents portuaires du 1^{er} mai au 30 septembre, et deux emplois saisonniers pour juillet et août.

En 2021, il y a eu 2 718 bateaux en passage et 8 783 nuitées de bateaux en saisonnier. Cette année, la fréquentation a augmenté à cause de la météo exceptionnelle.

Dans la capitainerie, un accueil a été mis en service tous les jours, du 1^{er} mai au 30 septembre. Il permet d'assurer l'accueil des usagers, d'aider à l'amarrage, d'avoir un accès gratuit aux sanitaires, de surveiller les zones de mouillages, de ramasser les ordures ménagères aux bateaux, d'avoir des informations concernant la météo...

Des améliorations sont à prévoir notamment :

- L'adaptation des horaires d'ouverture aux plaisanciers, par rapport aux mois d'exploitations.
- L'augmentation du diamètre des bouts des lignes de mouillage.
- Le montage et démontage des bouées en interne.
- La concentration du passage sur une seule zone, la Baumette. La rade d'Agay est vaste donc un déplacement en bateau supplémentaire.
- Le ramassage des déchets directement aux bateaux.



Échanges avec la salle

Le sujet de l'impact paysager sous-marin a été évoqué, notamment dans le cas du projet de Pierre Descamp, mais aussi le volet financier d'un système de mouillage complet. Il a été répondu que, certes, **le châssis était imposant visuellement mais est toujours moins important qu'un corps-mort**. Le châssis est également beaucoup plus léger qu'un corps-mort (1 tonne contre 30 tonnes). Concernant la réversibilité, les poteaux et les châssis peuvent être enlevés mais seulement en coupant les chaînes pour éviter de trop dégrader les sols, mais cela nécessite de laisser les chaînes dans le sol marin. Concernant le coût, chaque coffre coûte environ 100 000 euros.

Une question juridique sur les outils mis en place pour faire une capitainerie sur une zone de mouillage a été posée. Il a été répondu que la base nautique a été utilisée en récupérant une zone sur celle-ci.

TABLE RONDE : GESTION ET EXPLOITATION, QUELLES SOLUTIONS ?

Sébastien CRUNET, directeur des Services Techniques de la Mairie de Ramatuelle

Le rôle de Sébastien Crunet est de piloter l'opération ZMEL. Cette ZMEL n'est pas encore créée. Aujourd'hui, la ZMEL de Pampelonne est unique et particulière. Au travers de sa position de pôle mondial de tourisme, c'est un site exceptionnel. À ce titre, le site porte de forts enjeux économiques, et la ZMEL par son essence, est un projet apparu dans un contexte environnemental contraint. **Sur le site de Pampelonne, le projet de ZMEL s'inscrit aussi face à des enjeux économiques très forts**. La ZMEL de Pampelonne est unique au travers de sa dimension : 110 points de mouillage, dont 60 dédiés à la grande plaisance et 50 qui reprennent des zones d'AOT et 100 points de mouillage pour la petite plaisance. C'est un site exceptionnel car il est très fréquenté l'été avec de nombreux grands yachts. **Ce projet a nécessité 10 ans d'études**.

Dû au fait que le projet ne devait rien coûter aux Ramatuellois, **le concessionnaire va devoir porter les investissements, et rendre rentable la ZMEL sur toute sa période d'exploitation**. De fait, la ZMEL

proposera donc des services payants, le concessionnaire devant trouver le bon équilibre pour rentabiliser le projet.

La consultation pour la sélection des candidats prend un an. **Aujourd'hui, la ville de Ramatuelle arrive au terme de la procédure en ayant choisi son délégataire de services.**

Michel MALLARONI, Directeur du Port de Bonifacio

14 bouées ont été mises en place sur la ZMEL. Le port de Bonifacio fait le constat que l'offre répond bien à la demande. De plus, le fait que ce soit le port qui gère les mouillages, cela offre une véritable proximité avec la clientèle. À l'avenir, **il serait intéressant de démontrer que ce projet peut être soutenable sans aides financières.** La gestion d'une ZMEL est particulière ; il faut d'abord créer une relation avec la clientèle, faire attention à la météo...

Catherine PIANTE, Chargée du programme Initiative Méditerranée, WWF

Le WWF **lance un état des lieux sur les différentes solutions choisies par les porteurs pour la mise en place des ZMEL.** L'enquête menée auprès des porteurs de projets va mettre à jour les difficultés, les freins et leurs besoins. En effet, lorsque la gestion démarre et que la collectivité se retrouve seule, cela engendre des responsabilités importantes. Cette étude est réalisée en partenariat avec les services de l'État, l'Agence de l'Eau, la DIRM, la Préfecture Maritime, et l'association des élus du littoral. Cette enquête va être réalisée au niveau des élus et des services techniques, elle devrait démarrer courant novembre.

Pour monter le cahier des charges en amont de l'étude, Catherine Piante a interrogé les partenaires publics connaissant le sujet concernant :

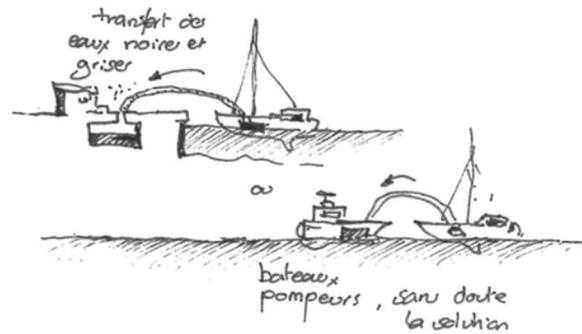
- Les prises de risque.
- Les questions du financement (et à quelle échelle) à long terme pour la gestion des ZMEL.
- Le coût relatif de la redevance domaniale aux services fiscaux.
- Les questions de dimensionnement.

Échanges avec la salle

Le fait que **la grande plaisance et que bateaux et les coffres n'ont pas été beaucoup évoqués** a interpellé les participants du forum. Les coffres sont un vrai sujet important qui aurait dû être abordé davantage. Des **interrogations sur le financement** ont également été posées. Il a été répondu que le dimensionnement des ZMEL fait l'objet de nombreuses années d'études, l'objectif étant d'absorber une certaine fréquentation, et non pas de l'augmenter ni de la réduire. Le but est bien de concilier économie et protection environnement. Concernant la question des financements, la DIRM a annoncé l'ouverture d'un appel à projet début novembre qui permettra aux acteurs de bénéficier de subventions.

Une question a été posée concernant la ZMEL de Bonifacio, notamment sur **l'acceptation sociale**, voire politique de celle-ci. Il a été répondu qu'au niveau local, Bonifacio a un niveau d'acceptabilité très élevé, cependant, ce n'est pas le cas au niveau plus régional, les enjeux n'étant pas les mêmes.

Une dernière question a été posée sur les mouillages d'Agay : les bateaux peuvent rester jusqu'à 3 mois. Concernant la **récupération des eaux grises et des eaux noires**, la capitainerie d'Agay ne dispose pas des ressources pour la gérer. Cependant, les bateaux peuvent se rendre au port de Saint-Raphaël.



SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE : RAPPORTS D'ÉTONNEMENT

UN RAPPORT D'ÉTONNEMENT...

régulière.



Véronique TOURREL CLÉMENT, Déléguée Générale de l'Union des Ports de Plaisance, Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco (UPACA)

Véronique Tourrel Clément a d'abord fait à part de **sa confusion concernant la pluralité des offres** des entreprises sur des secteurs très proches, difficile à comprendre. Elle évoque aussi un problème concernant l'équilibre financier des ZMEL, et notamment celui de la redevance d'occupation du domaine public ; selon Véronique Tourrel Clément, c'est un vrai problème qu'il faut remonter aux services financiers de l'État. Véronique Tourrel Clément a **salué le travail de la campagne « Écogestes »**, qui diffuse des résultats et des indicateurs très satisfaisants, en s'appuyant sur une mise en relation des associations. Elle a été agréablement surprise par le **génie humain mis en œuvre pour préserver la posidonie**. C'est appréciable d'avoir eu des retours de personnes concernant l'exploitation des ZMEL de façon très concrète. Véronique Tourrel Clément pense **qu'une campagne nationale sur les bienfaits de la posidonie** devrait être programmée.

Christophe BOURILLON, Président de l'Association des Professionnels du Yachting (PYA)

Christophe Bourillon a beaucoup aimé l'intervention de François Garde qui a **remplacé le terme d'usager par celui de marin**. Tous les marins sont conscients de la nécessité de protéger la posidonie et la mer. Le marin est amené à trouver des solutions à des problèmes, mais d'autres marins ont des comportements assez problématiques. Il a également rappelé l'importance de bien communiquer.

Il félicite la DIRM d'avoir lancé un nouvel appel à projets, au vu de la grande demande des yachts. Les côtes méditerranéennes françaises regorgent d'un véritable savoir-faire d'entreprises, de produits, de services en matière de maintenance, que les capitaines de ces bateaux ne trouvent pas ailleurs.

En résumé

Le Forum Mouillage en Méditerranée a mis en lumière la **diversité des situations et des projets**, parfois contrastés. Les projets de ZMEL, qu'ils soient en cours ou achevés, répondent à **différents enjeux** : protection de l'environnement et de l'herbier de posidonie notamment, gestion de la fréquentation, régulation de l'activité économique, etc. Pour cela, des **moyens techniques et financiers**, ainsi que **différents types d'aménagement** peuvent être mis en œuvre, autant de sujets évoqués lors de ce forum. **L'aspect paysager** des ZMEL, **et la place du marin** dans l'élaboration des ZMEL ont été également été longuement abordés. Des **solutions écologiquement innovantes** en termes de mouillages et de bouées ont été présentées.

Cette journée aura permis de nouveau un **partage des connaissances et des expériences**, et une **rencontre entre acteurs publics et privés**. La ZMEL est apparue comme une solution adaptée et un outil à la fois incontournable et agile pour répondre aux besoins des collectivités en termes de gestion des mouillages en Méditerranée.

À l'avenir quelques questionnements demeurent, notamment celui de la simplification des procédures administratives dans le cadre d'une création de ZMEL, ou l'intégration des plaisanciers dans les comités de pilotage.



Merci à CLED'12 pour ses dessins humoristiques qui ont ponctué les échanges avec une impertinence réjouissante pour tous les participants.

Merci également à Alain Freydet qui nous a autorisés à utiliser les dessins qu'il a fait pendant la conférence pour illustrer ce compte-rendu.

Rédaction et mise en page du compte-rendu : Groupe ROUGE VIF, DIRM Méditerranée