

**Volet 1 : État des lieux**

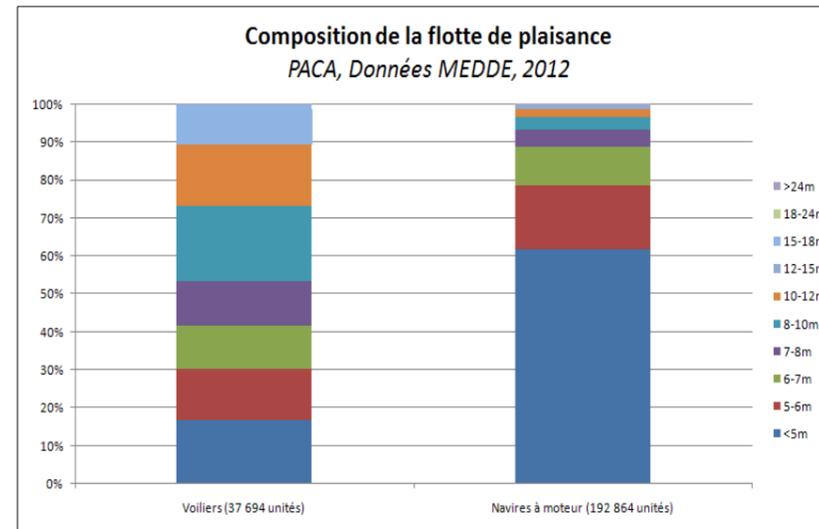
Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

**Une demande soutenue et essentiellement portée vers les petites unités**

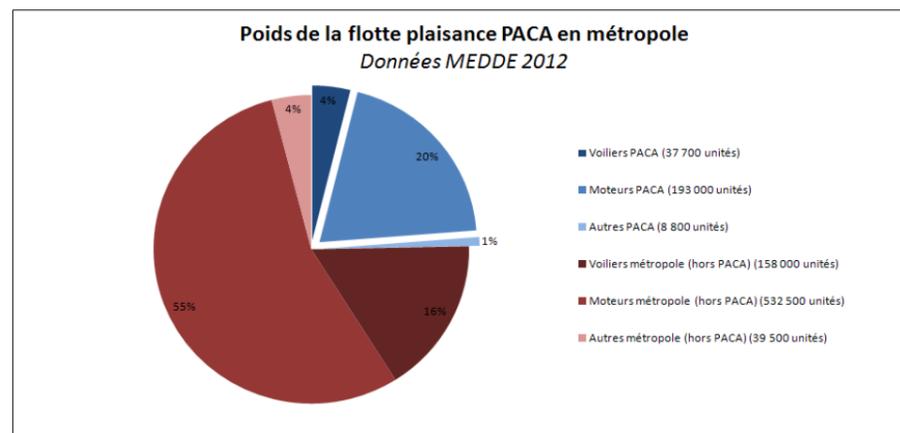
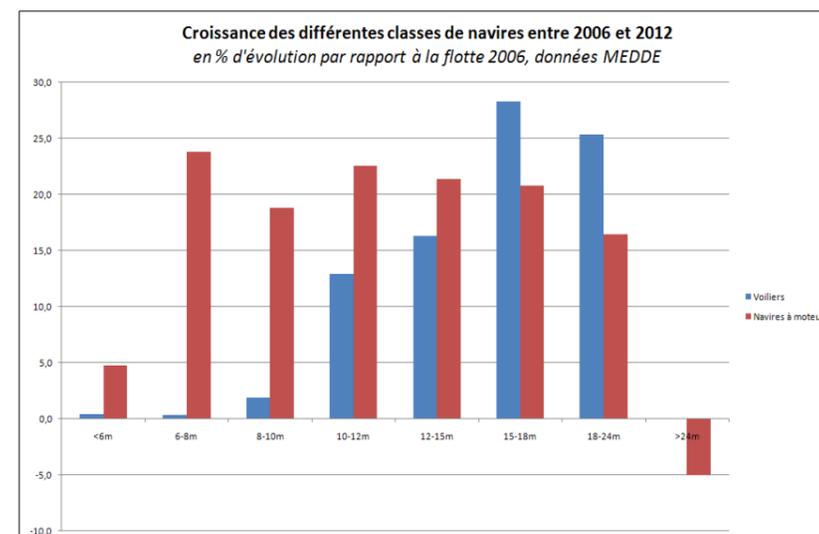
La diversité des comportements de plaisance en région Provence Alpes Côte d'Azur s'exprime pleinement lorsqu'on examine la multitude d'usages en mer liés à l'utilisation d'un bateau : pêche loisir, chasse/pêche sous-marine, plongée scaphandre, randonnée subaquatique pratique de la voile croisière ou sportive, jet-ski et autres sports nautiques mécanisés, promenade familiale. De ce fait découle un certain nombre de caractéristiques de la pratique de la plaisance en région PACA.

Le lien fort avec les conditions météorologiques de ces pratiques, et la différence importante entre population permanente et population saisonnière génère une demande en terme de plaisance très saisonnière. Les conséquences principales de cette saisonnalité sont une fréquentation estivale du plan d'eau et des infrastructures très importante, voir saturée, et une sous utilisation des infrastructures portuaires avec une partie non négligeable de la flotte de navires quasiment inutilisée hors saison. La polarisation des populations, qu'elles soient permanentes ou saisonnières, sur les territoires littoraux, maintient une demande soutenue envers une activité de loisir fortement attachée à l'image de la région.

Cette population d'usagers est associée à une flotte de navires, dont on peut aussi identifier les caractéristiques. Avec 239 500 unités, soit 25 % des immatriculations en France métropolitaine, la flotte PACA représente, au regard des 14 % du linéaire côtier métropolitain, et des 7 % de la population française, une part majeure.

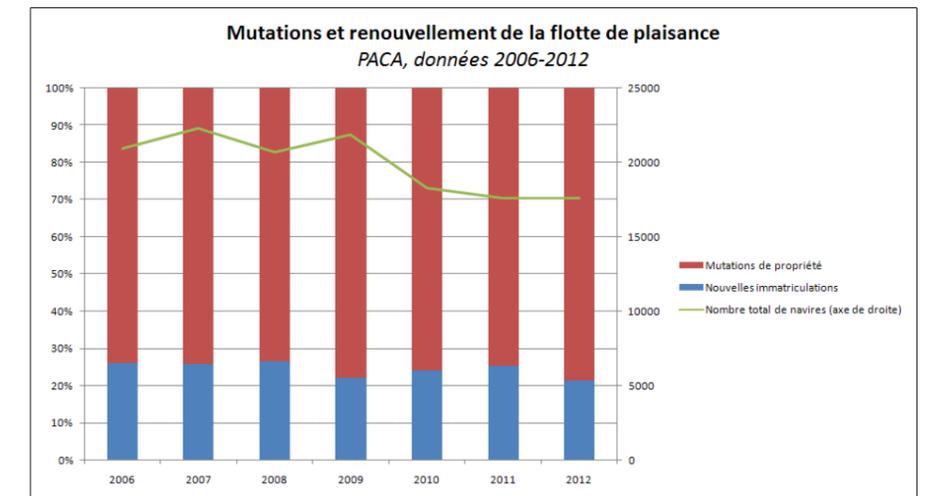


Malgré une structuration très stable entre 2006 et 2012 due au nombre important de navires, l'évolution relative des classes de taille indique une croissance homogène pour la flotte de navires à moteurs mais une nette différenciation des taux de croissances pour les voiliers. Ainsi, alors que la quantité de navires à voile de moins de 10 mètres reste relativement stable, ce sont les unités entre 10 et 24 mètres qui constituent l'essentiel des nouvelles unités, avec par exemple, une croissance de quelques 30 % de la flotte des navires entre 15 et 18 mètres sur les 6 dernières années.



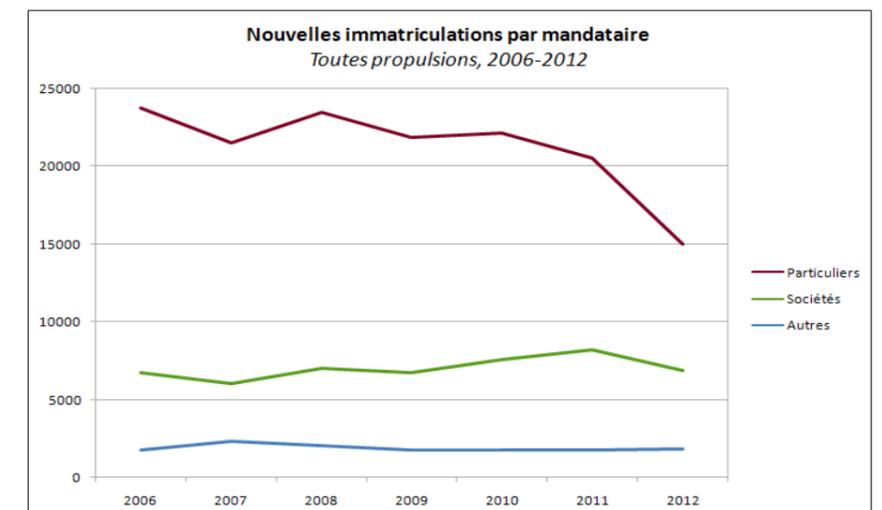
Les 80 % des navires à moteur qui composent la flotte sont essentiellement des unités de petite taille, dont quelques 90 % font moins de 7 mètres, alors que la structuration de la flotte de navires à voile, 16 % de la flotte totale, est nettement plus homogène avec une taille médiane d'un peu moins de 8 mètres

De manière générale, la flotte PACA a augmenté à un rythme constant au cours de ces dernières années, avec une croissance oscillant entre 22 000 et 17 000 nouvelles unités enregistrées par an, structurée de façon très régulière en 75 % de mutations de propriété et 25 % de nouvelles immatriculations. Il est cependant nécessaire de pondérer ces chiffres de croissance par une donnée ici manquante qui est celle du nombre de navires qui chaque année sortent de la flotte.



Malgré une nette décroissance, ces nouvelles unités sont toujours très majoritairement immatriculées par des particuliers (60%).

Il est cependant intéressant de constater que, depuis 2006, les immatriculations par des sociétés représentent une part relativement stable de 30 % des nouveaux navires.

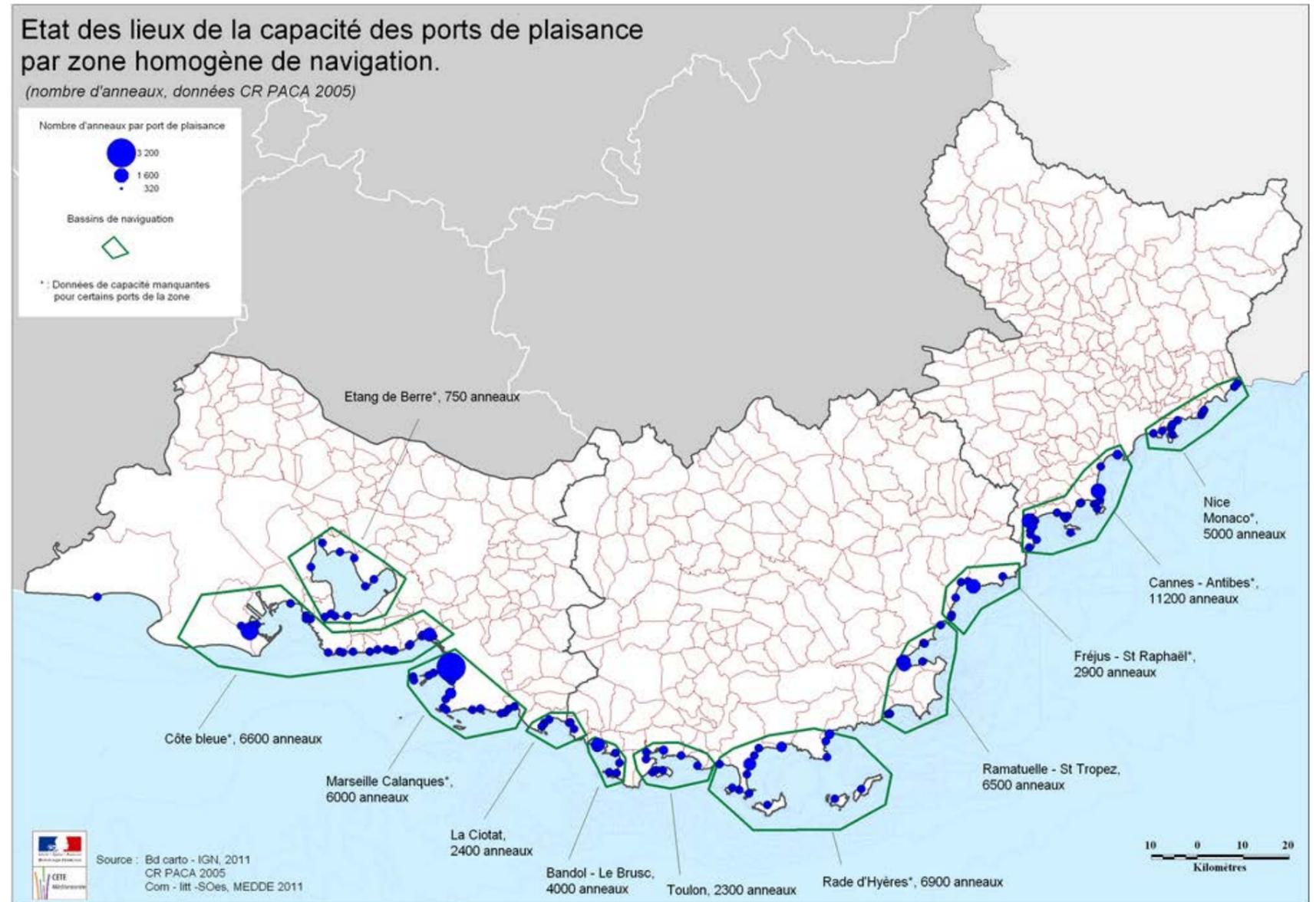
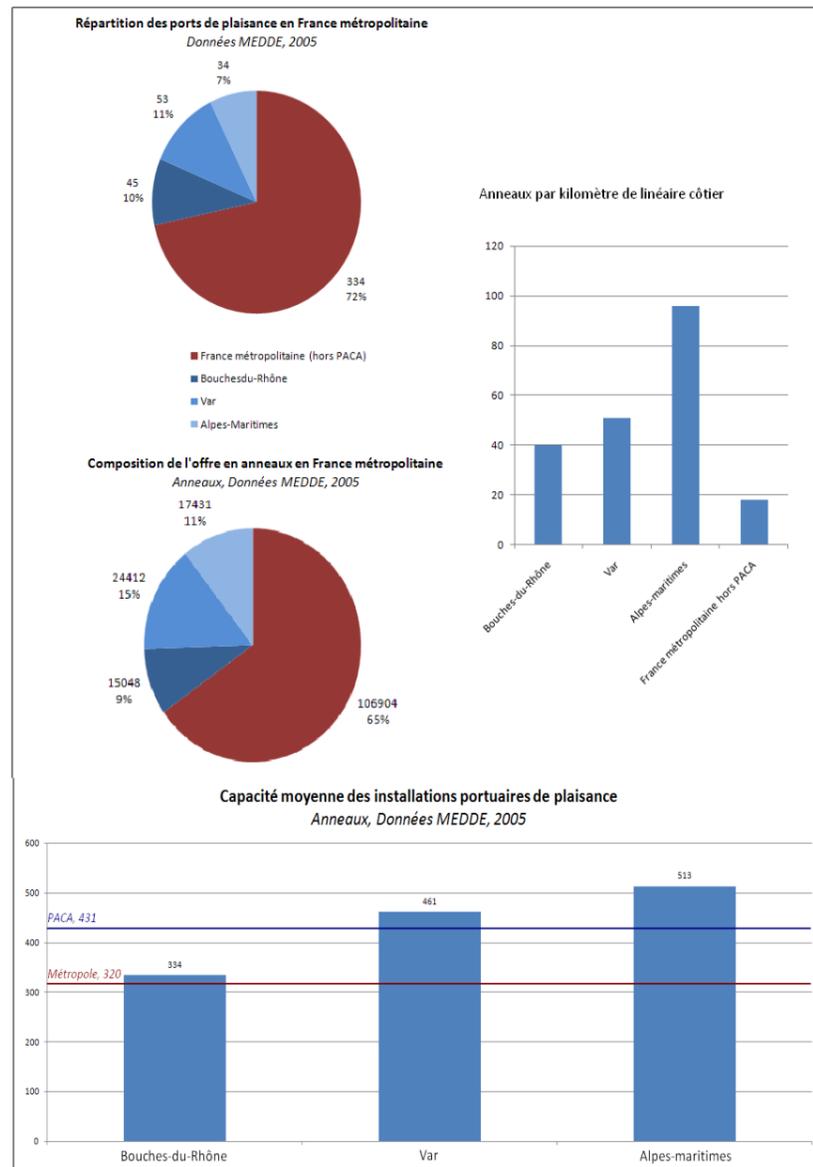


Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Une offre d'infrastructures diversifiées et réparties de façon homogène sur la façade régionale

La pratique de la plaisance est permise par une distribution de sites et infrastructures relativement homogène sur l'ensemble de la façade régionale malgré certaines polarités, que ce soit en termes de ports de plaisances, de cales de mise à l'eau, ou de ports à sec. Les 132 ports de plaisance de la région représentent plus d'un tiers des installations métropolitaines françaises et offrent un total de quelques 57 000 anneaux, répartis de façon majoritaire dans le Var (24 400 anneaux soit 43% de la capacité PACA), dans les Bouches-du-Rhône (15 030 anneaux pour 26%) et dans les Alpes-Maritimes (17 400 anneaux pour 31%).



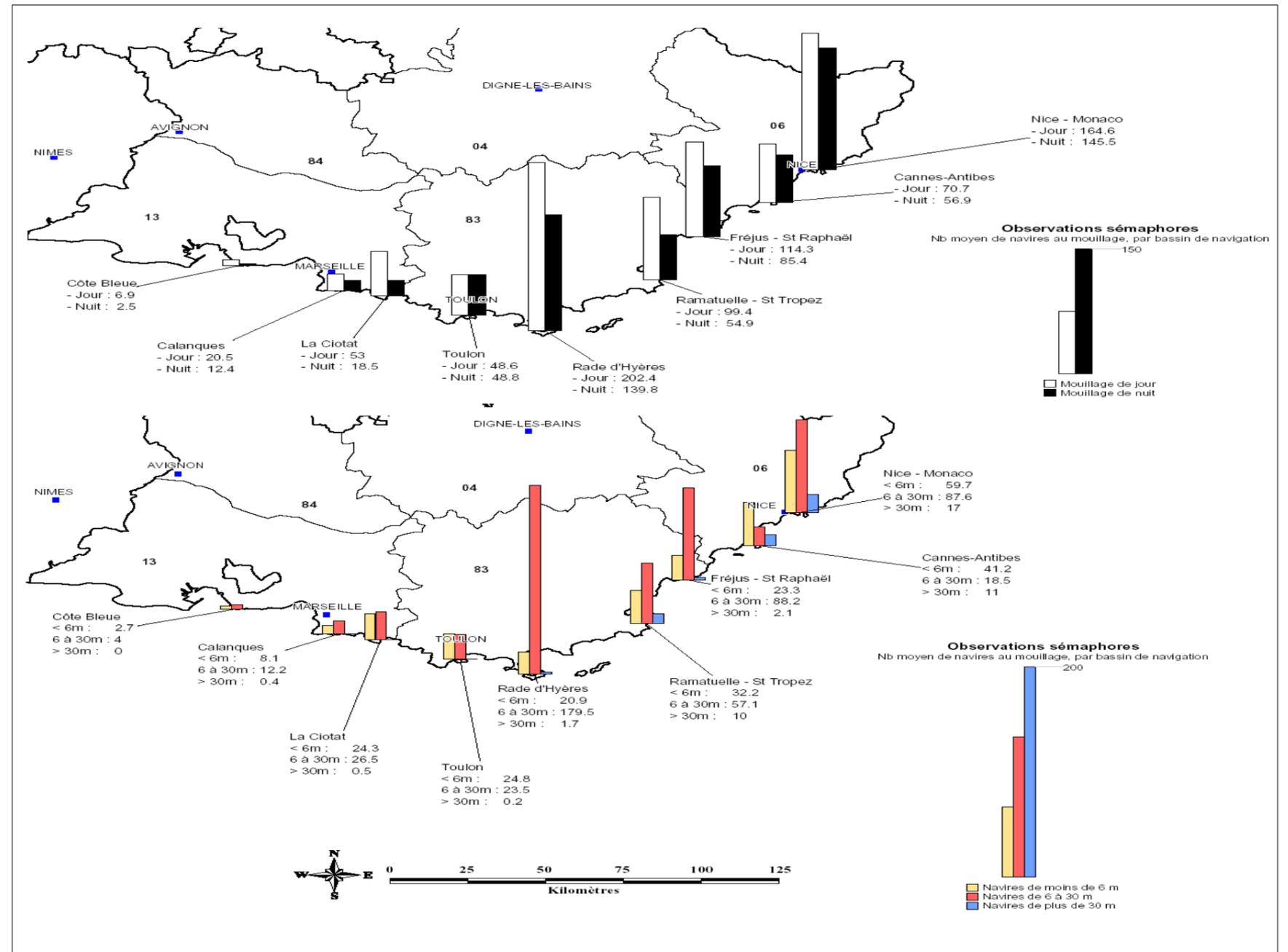
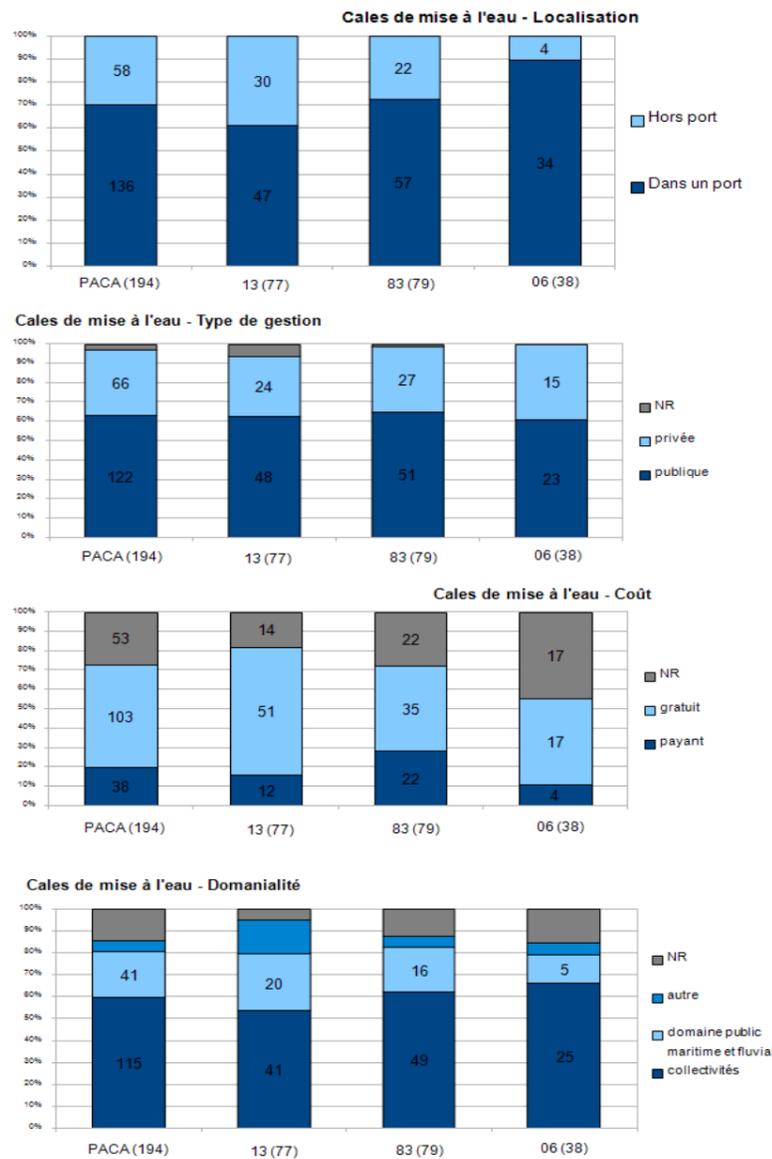
Les caractéristiques des installations portuaires des départements littoraux de la région ne sont pas homogènes, avec des ports substantiellement plus gros dans les Alpes-Maritimes et plus réduits dans les Bouches-du-Rhône. Malgré cette tendance locale, les ports de plaisance de la façade littorale PACA présentent en moyenne une capacité plus élevée que celle des ports métropolitains.

La distribution des ports de plaisance est relativement homogène sur la façade littorale PACA mais on peut remarquer certains bassins de navigation particulièrement dotés en termes de capacité portuaire. C'est le cas de la zone de Cannes et Antibes, de la zone de Ramatuelle Saint-Tropez, de la Rade d'Hyères, de la zone de Marseille avec le vieux port comme plus gros port en capacité de la région ou encore la Côte Bleue.

Devant la difficulté d'obtention et le prix des places à flot, de nombreux utilisateurs se tournent vers les ports à sec pour le gardiennage de leur bateau. Même s'il est assez difficile à l'heure actuelle d'appréhender la capacité à sec en PACA, quelques repères peuvent être donnés. Ainsi, dans les seules Bouches-du-Rhône, il existe en 2013 quelques 7500 places à sec, soit quelques 30 % de la capacité d'accueil totale du département. Sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée (dont agglomération toulonnaise), 127 entreprises déclarent avoir une activité de gardiennage de bateaux à sec, et ce pour plus de 7600 navires (dont stockage par les particuliers).

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



En raison de la grande majorité de petites unités, les cales de mise à l'eau, dispositif mis à disposition des particuliers dont le bateau est déplacé et entreposé sur remorque, sont un moyen particulièrement utilisé pour la pratique de la plaisance. Elles sont réparties sur l'ensemble de la façade, de façon plutôt homogène, que ce soit au sein des installations portuaires (70 % en PACA), mais aussi en dehors (30%).

Ces installations sont en majeure partie installées dans des ports (70 % des cales en PACA) gratuites (53 % en PACA), installées sur du foncier de collectivités, et font l'objet d'une gestion publique.

**Le mouillage, une pratique de séjour majoritairement éphémères et de petites unités**

Les caractéristiques des pratiques de plaisance en PACA, navigation à la journée, multitude de petites unités et bassins de navigations restreints, font du mouillage un usage particulièrement répandu.

Le mouillage est l'amarrage d'un navire, sur ancrage provisoire (il est alors « forain » ou « libre ») ou permanent / fixe (autorisé lorsqu'il se fait avec droit et titre d'occupation). Le mouillage libre ou forain est autorisé sur l'ensemble du

## Fiche IV.4 – Valorisation économique des espaces maritimes et côtiers : les activités de plaisance et de plongée sous-marine de loisir

### Volet 1 : État des lieux

#### Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

plan d'eau, SAUF conditions particulières (zones de mouillage réglementé ou interdit).

Une étude élaborée par le CETE Méditerranée (*voir volet 2*) a permis la mise en œuvre en 2009 d'une campagne d'observation des pratiques de mouillage (entretiens avec les services de l'État, enquête auprès des sémaphores du littoral et analyse de photos aériennes) pendant la saison estivale lors de laquelle cette pratique s'intensifie.

Les données présentées sont issues de comptages effectués deux fois par jour, deux jours par semaine, par des sémaphores. Elles sont des données moyennes de fréquentation instantanée. Le constat est une pratique importante du mouillage dans les départements du Var (avec une fréquentation totale journalière allant jusqu'à 460 unités en journée ou 330 la nuit) et des Alpes-Maritimes (230 en journée et 200 la nuit), mais moindre dans les Bouches-du-Rhône (80 la journée et 30 la nuit).

Comme on peut l'observer sur les cartes, l'essentiel du mouillage est pratiqué par des navires entre 6 et 30 mètres (64 % de la quantité moyenne de navires au mouillage), avec une concentration des grosses unités (> 30m) à l'est du Golfe de Saint-Tropez (93 % des unités de plus de 30m au mouillage). Ces mouillages sont majoritairement diurnes même si le nombre de bateau séjournant une nuit au mouillage reste très important.

En termes de comportements individuels impactant, l'enquête a malheureusement révélé un choix de techniques de mouillage par les plaisanciers essentiellement déterminé par la nature du substrat et les conditions hydrodynamiques, et non pas, comme on pourrait le souhaiter pour la préservation des milieux, par la vulnérabilité de l'habitat local.

### Une région historiquement attractive pour la plongée sous-marine de loisir

L'histoire de la plongée sous-marine est liée à celle de la région PACA avec les utilisations et inventions des scaphandres de plongée autonome et détendeur, par Y. Le Prieur, J.Y. Cousteau et E. Gagnan entre 1925 et 1945 en Provence.

La richesse exceptionnelle tant en termes de paysages et milieux naturels que de patrimoine archéologique sous-marins de la région fait de la région PACA un haut lieu de la plongée sous-marine en France.

À l'heure actuelle, la région héberge notamment le Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM) du Ministère de la Culture mais aussi le siège national de la Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins (FFESSM).

### Typologie des pratiques de plongée loisir en « scaphandre autonome »

Les activités de plongée sont pratiquées dans plusieurs conditions:

- **Activités de plongée encadrées** : la majorité des pratiques sont contemplatives, dites « d'exploration » ou des activités dérivées telles que la photographie, la vidéo, la biologie ou l'archéologie sous-marine. Elles peuvent aussi

anecdotiquement être organisées ou structurées en compétition ou autre manifestation.

- **Activités de plongée pratiquées par les particuliers hors structure** : une partie des plongeurs, disposant de leur matériel (matériel de plongée mais aussi possiblement bateau) pratiquent indépendamment de toute structure ou organisation collective.

Les activités de plongée sous-marine encadrées sont réglementées par un système de niveaux, permettant aux plongeurs de plonger à certaines profondeurs, selon un système de correspondance entre encadrement ou autonomie et profondeurs (par exemple, le niveau 2 correspond à des plongées sous la responsabilité d'un plongeur habilité, jusqu'à 40 mètres ou jusqu'à 20 mètres en autonomie). Au sein des comités FFESSM Provence et Côte d'Azur, comme pour la population nationale de licenciés FFESSM, on trouve quelques 65 % de niveau I, 20 % de niveau II et 15 % de niveau III ou plus.

Les activités de plongée encadrées sont pratiquées au sein de **clubs** affiliés à une fédération, notamment la principale, la Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins (FFESSM) ou au sein de **structures commerciales, agréées** (SCA) ou non.

Au-delà de la plongée sous-marine en scaphandre, les activités particulières en apnée ou en randonnées subaquatiques sont en développement. La randonnée subaquatique notamment est demandée par les pratiquants, de par sa facilité et l'aptitude qu'elle offre à découvrir les fonds marins à faible profondeur et de plus proposée par les clubs et structures commerciales.

### Les structures d'accueil qui évoluent au niveau national et local pour encadrer les pratiques

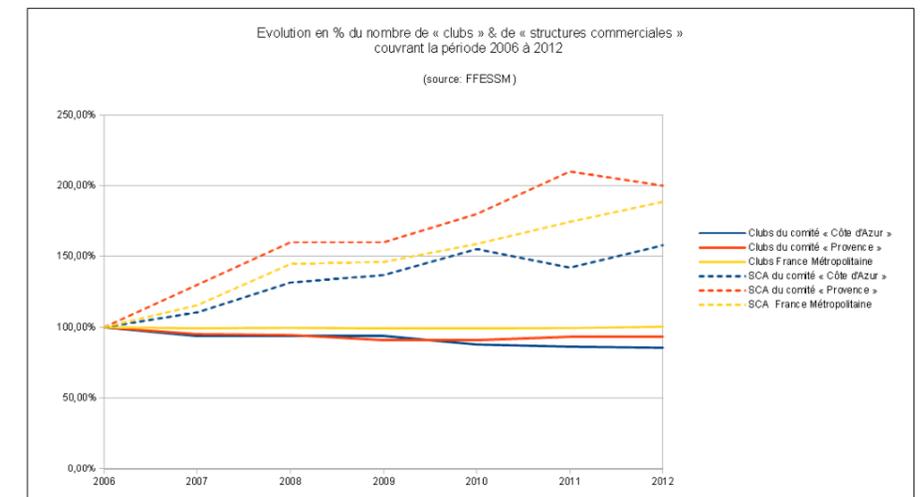
En 2006, un peu plus de 147 500 plongeurs sont licenciés au sein de la FFESSM. À titre indicatif, quelques 10 000 licenciés le sont à la Fédération Sportive et Gymnique du Travail (FSGT). À titre indicatif, ils sont, en 2013, toujours un peu moins de 148 000 à la FFESSM.

En ce qui concerne la FFESSM, en 2006, le nombre de structures d'accueil est alors de 2271, se répartissant en 2083 clubs associatifs représentant 99,25% de la part nationale, et 188 structures commerciales agréées (SCA) représentant 0,75% de cette même part. Les structures commerciales agréées (SCA) sont labellisées par la FFESSM mais affichent une velleité commerciale plus large que celle des clubs sportifs. Elles représentent, en France métropolitaine, 95 % des structures commerciales d'activités plongée.

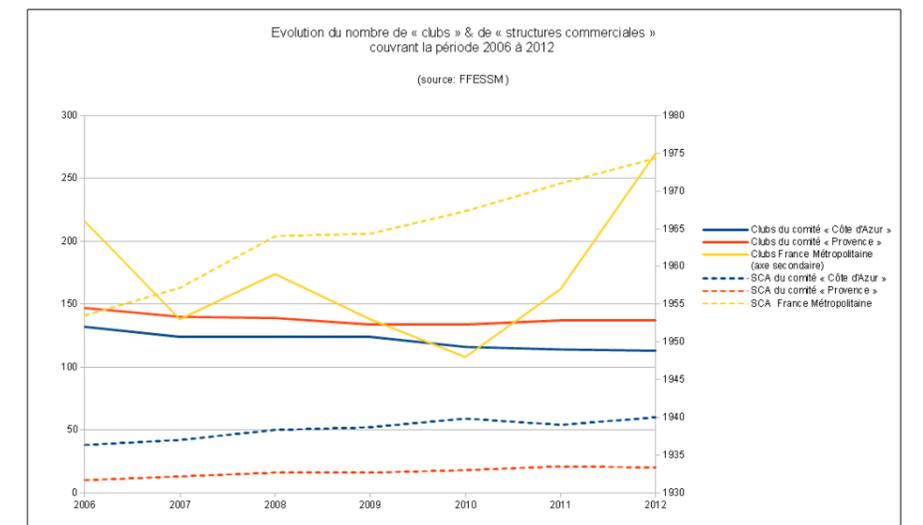
En 2012, le nombre de plongeurs licenciés FFESSM est de 149600 (+ 0,98% par rapport à 2006) qui se répartissent dans 2 469 structures d'accueil ; soit 2 078 clubs associatifs représentant 98,51% de la part nationale en baisse de 0,74% par rapport à 2006, et 391 structures commerciales agréées représentant 1,50% de cette même part nationale, en hausse de 0,75%. **Entre les années 2006 et 2012 le nombre de structures commerciales de plongée sous-marine agréées FFESSM a plus que doublé.**

L'augmentation du nombre de licenciés entre 2006 et 2012 (+ 2066 licences) est imputable en grande majorité aux comités outre-mer et aux clubs hors comités (militaires à l'étranger, quelques territoires d'outre-mer...). La pratique, en nombre, de la plongée sous-marine en France est donc relativement constante.

La Côte d'Azur reste l'un des principaux pôles d'intérêt de la plongée française et européenne. Le Parc national de Port-Cros, la corniche de l'Estérel, les tombants célèbres des îles de Lérins, du Cap d'Antibes ou de Villefranche-sur-



Mer, les épaves mythiques du Var, en font un lieu de rendez-vous incontournable des plongeurs français et étrangers. Les calanques de Marseille avec la création d'un Parc National, un régime météorologique favorable durant une grande partie de l'année, ainsi que des richesses floristique, faunistique et archéologique des fonds marins, viennent compléter l'attrait des plongeurs sous marins pour la Région PACA.



**Volet 1 : État des lieux**

**Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques**

S'agissant de la plongée sous-marine en PACA, la FFESSM l'organise autour de deux comités régionaux, à savoir :

- le « **Comité Côtes-d'Azur** » qui regroupe les départements du **Var** et des **Alpes Maritimes**.
- le « **Comité Provence-Alpes** » qui regroupe les départements des **Bouches-du-Rhône**, du **Vaucluse**, des **Alpes-de-Haute-Provence** et des **Hautes-Alpes**.

En 2006 la FFESSM recensait 279 clubs de plongée sous-marine en PACA, contre 250 aujourd'hui. Soit une baisse de 29 clubs, reléguant la région PACA de la deuxième place qu'elle occupait précédemment, à la troisième place, derrière « Rhône-Alpes/Bourgogne-Auvergne » (272 en 2012, + 8 clubs sur 2006-2012) et « Île-de-France » (414 en 2012, - 9 clubs sur 2006-2012).

En PACA les structures de plongée sous-marine à vocation commerciales (SCA) ont connu une forte progression entre 2006 et 2012, passant de 48 à 80 structures (+167%). À titre illustratif, les SCA de la région « Corse » passe de 25 à 45 SCA (+180%), celles de la région « Languedoc-Roussillon/Midi-Pyrénées » passant de 22 à 37 SCA.

Le comité « Île-de-France » occupe le cinquième rang des structures à vocation commerciale avec 22 SCA et alors même qu'il occupe la première place au rang national, s'agissant du nombre de clubs FFESSM.

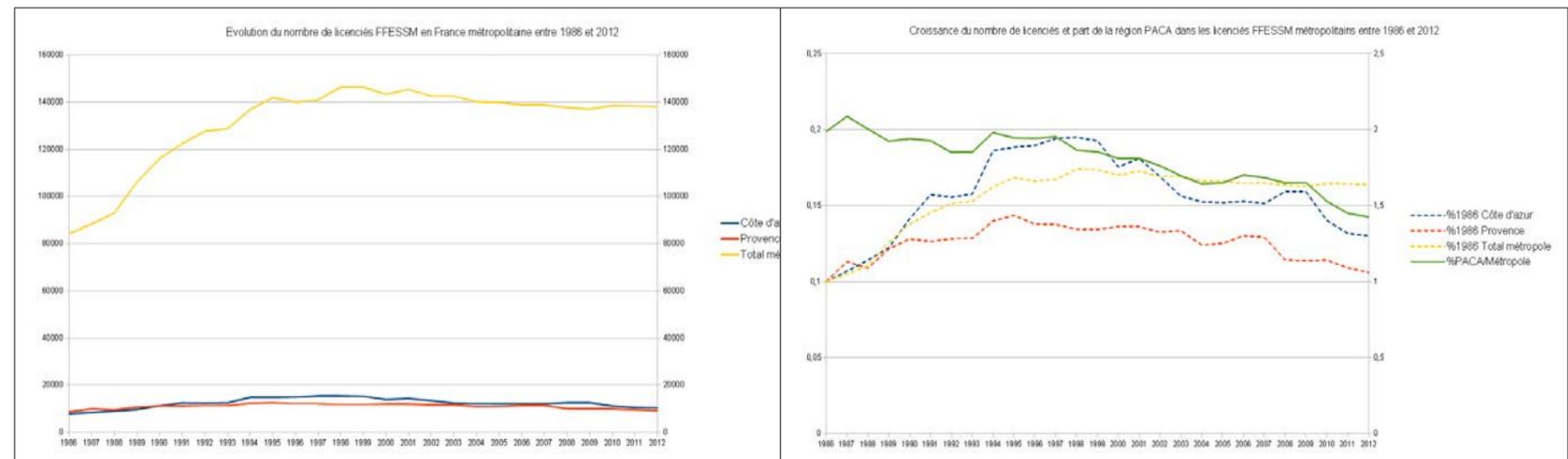
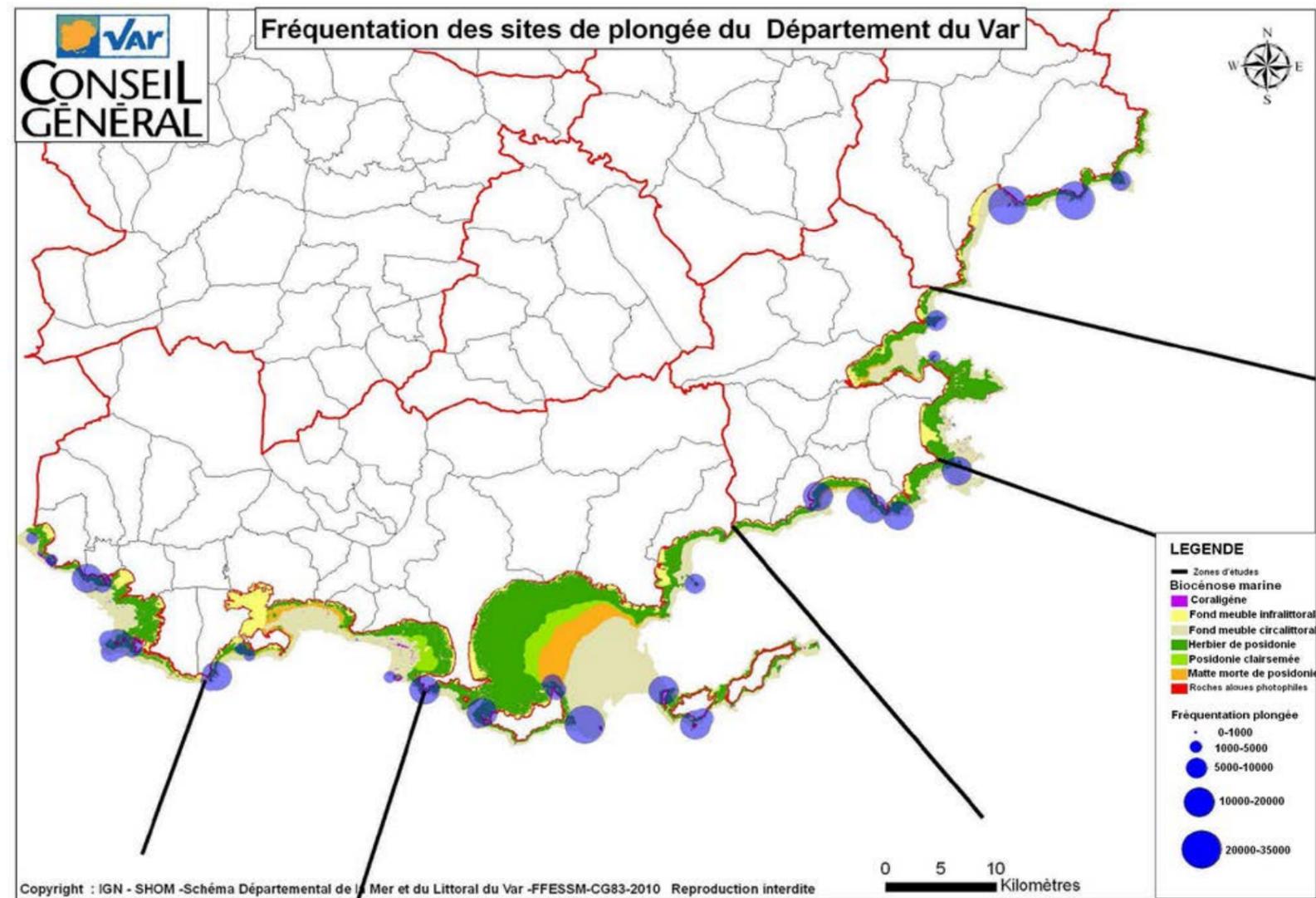
Les SCA apparaissent comme l'offre de plongée sous-marine en croissance dans les territoires littoraux, puisqu'elle offre facilement la possibilité aux non-résidents de pratiquer la plongée. Dans la pratique, les comités « côtiers », qu'il s'agisse de l'Atlantique, de la Méditerranée ou bien encore des comités « outre-Mer », reçoivent de nombreux plongeurs des comités de « l'intérieur », durant les périodes estivales, mais aussi tout au long de l'année.

En 2006, quelque 23 600 plongeurs se sont licenciés au sein des deux comités de la région PACA soient 12 000 au comité « Côtes d'Azur » et 11 000 en « Provence ». On peut remarquer que le nombre de licenciés croît nettement moins en PACA que dans le reste de la France. La part des licenciés PACA dans les licenciés métropolitains ne cesse de baisser pour passer de 20 % en 1986 à 14 % en 2012. Il faut y voir les effets du développement de la plongée sous-marine loisir, initialement très présente en PACA, dans le reste de la France métropolitaine.

Cependant, la nature très hétérogène des pratiques individuelles (fréquence très variable, fonctionnement avec ou sans encadrement) fait du nombre de licenciés un indicateur assez imparfait de l'intensité de la pratique.

En 2012, leur nombre n'est plus que de 19 700, **soit une baisse de quelques 4000 licences** (- 17 %) entre les années 2006 à 2012. La région PACA est à l'heure actuelle la seconde région française en termes de licenciés, derrière l'Île-de-France et ses 31 000 plongeurs licenciés.

Cette baisse du nombre de licenciés est à mettre en parallèle avec la croissance du nombre de CSA (+167%) sur la période, traduisant un changement de pratiques de la plongée d'une pratique club de résidents vers une pratique ponctuelle ou de non-résidents (cependant encore minoritaires).



**Volet 1 : État des lieux**

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

**Le Var : de nombreux sites de plongée exceptionnels et emblématiques qui concentrent une part importante de la fréquentation**

Le « Schéma Départemental de la Mer et du Littoral » du Conseil Général du Var, de mai 2011, permet la présentation d'un diagnostic plus détaillé des activités de plongée sous-marine dans le département du Var.

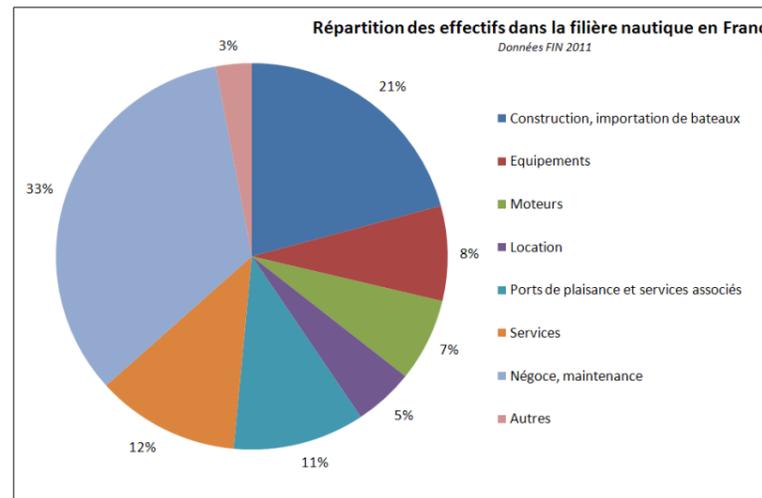
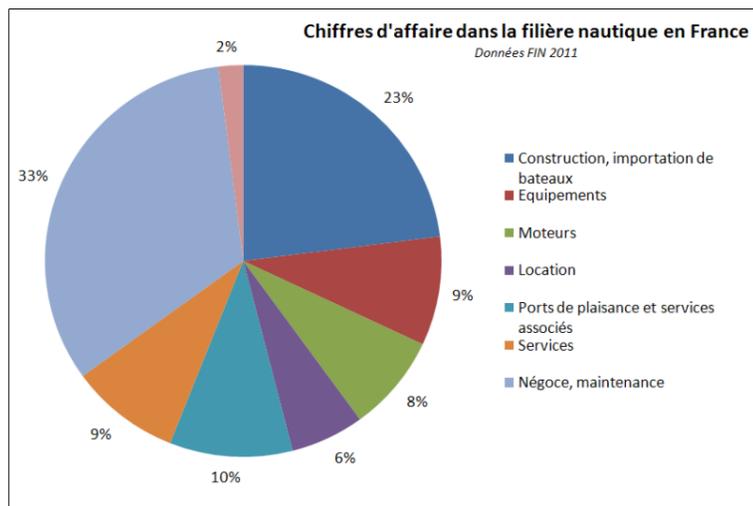
Dans le Var, on compte **110 clubs de plongée**, majoritairement des structures associatives, pour environ **6 400 licenciés**. Selon le comité départemental FFESSM, sont effectuées quelques **427 000 plongées par an** dans ce département. La carte ci-dessus présente une répartition de ces plongées, réparties de manière homogène sur l'ensemble de la façade littorale varoise.

Si on utilise ce ratio licenciés / nombre de plongées, on peut faire une estimation à plus d'1 500 000 plongées annuelles sur le littoral PACA. Les 67 plongées par licencié par an sont à pondérer par le nombre important de plongeurs saisonniers licenciés dans d'autres comités non comptés dans cette estimation.

À titre illustratif, le nombre de plongée dans le département des Bouches-du-Rhône a été estimé à au moins 200 000 plongées par an (115 000 sur le territoire du PMCB, 50 000 sur le secteur Île Verte / Cap Canaille et 23 000 pour le seul mois d'août sur l'archipel de Riou).

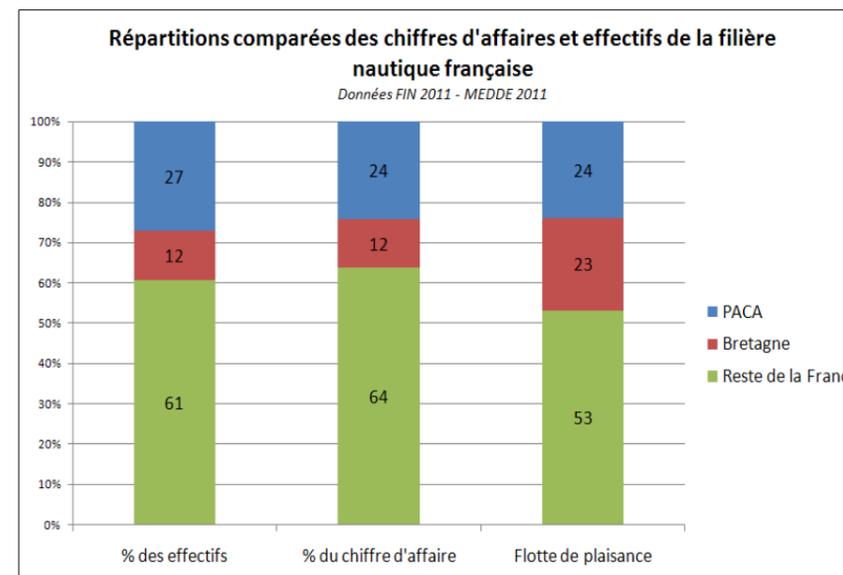
**Le nautisme, un secteur dynamique et pourvoyeur d'emplois en PACA**

Le secteur économique lié au nautisme s'articule autour de plusieurs familles de métiers : construction et importation de bateaux, négoce et maintenance, équipement, moteurs, produits nautiques (location de navires, produits nautiques de plaisance, produits nautiques « grand public »), ports de plaisance et services associés, prestataires de services directs (architectes, experts, courtiers, bateaux écoles, gardiennage, assureurs, médias).



En France, cinq de ces familles se partagent respectivement 84 et 85 % des chiffres d'affaires et effectifs, ce sont la construction et l'importation de bateaux, leur équipement, l'emploi des ports de plaisance, le négoce, la maintenance et les services.

La région PACA porte une part importante de l'activité économique liée au nautisme en France, que ce soit en terme d'effectifs (27%) ou de chiffre d'affaire (24%). À titre indicatif, la région Bretagne, seconde région en terme de flotte de plaisance, n'emploie que 12 % des effectifs du secteur et ne génère que 12 % du chiffre d'affaire.



En région PACA, la filière du nautisme générait en 2011 un chiffre d'affaire de 1,85 milliards d'euros, plus de 8100 emplois, à travers quelques 1900 entreprises. À titre comparatif, en 2008, le chiffre d'affaire était de 2,1 milliard d'euros, pour quelques 9000 emplois et 2100 entreprises, soit une

baisse de l'activité autour de 15 %. Mais malgré la crise économique, en France, en 2010, le secteur du nautisme connaissant une croissance de 11 %.

Les activités de plaisance représentent en PACA le motif de 1,7 % des séjours (soient un peu moins de 400 000 séjours en 2011). Ce taux est de 1,4 % dans les Bouches du Rhône, 1,9 % dans le Var et 1,7 % dans les Alpes-Maritimes.

• Plongée sous-marine

Selon une étude de la Direction du Tourisme de l'INSEE couvrant l'année 2007, les séjours personnels liés à la plongée sous-marine représentent 0,2% des séjours en France Métropolitaine, 11,1% des séjours dans les départements d'Outre-Mer et 0,3% des séjours en Europe. Ces séjours durent en moyenne 10,4 jours (9,5 pour natation baignade plage).

Cette pratique sportive est beaucoup moins représentative que le groupe « Natation, Baignade, plage » qui lui, représente 12% des motifs de séjours en France Métropolitaine, 70% dans les départements d'Outre-Mer et 20% des séjours en Europe.

En revanche, la plongée sous-marine génère cependant 10,4 nuitées contre 9,5 pour le groupe « Natation, Baignade, plage » et 10,5 nuitées pour les autres activités aquatiques.

Dans le Var, cette activité économique représente un chiffre d'affaire d'environ 10 millions d'euros. Selon la CCI 83, en 2006, les activités nautiques, dont la plongée, représentaient **9 % du nombre d'entreprise dans le secteur du nautisme, 2 % du chiffre d'affaire, et 5 % en nombre de salariés.**

En terme d'emploi en équivalents temps plein l'ordre d'idée doit être plus d'une centaine de personnes. Les plus grosses structures travaillent toute l'année vu la clémence du climat : l'eau de mer ne descend que rarement en dessous de 12-13°C l'hiver.

Cependant, une difficulté d'appréhension du volume réel des activités économiques liées à la plongée provient du fonctionnement courant des activités de plongée au sein d'une structure associative ou indépendamment de tout encadrement.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

### La stratégie de l'état et ses outils

En 2009, la Préfecture maritime et la DREAL PACA, face à la méconnaissance relative des pratiques de mouillage à l'échelle de la façade lancent, à l'aide du CETE Méditerranée, l'étude qui conduira à la rédaction d'une Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance.

Elle a permis d'appréhender la réalité tant quantitative que qualitative des pratiques de mouillage des plaisanciers, les différentes gestions du domaine public maritime par les services de l'État (recours aux ZMEL et AOT) et d'inscrire comme priorité d'action la prise en compte des problématiques de navigation de plaisance et de mouillage à des échelles supra-communales pour se rapprocher de l'échelle de cohérence qu'est le bassin de navigation, permettant aussi entre autres d'intégrer les enjeux de préservation des biocénoses marines et de paysage à la gestion des mouillages.

Suite aux différents constats énoncés par ce travail, la stratégie se fonde sur 6 grands principes :

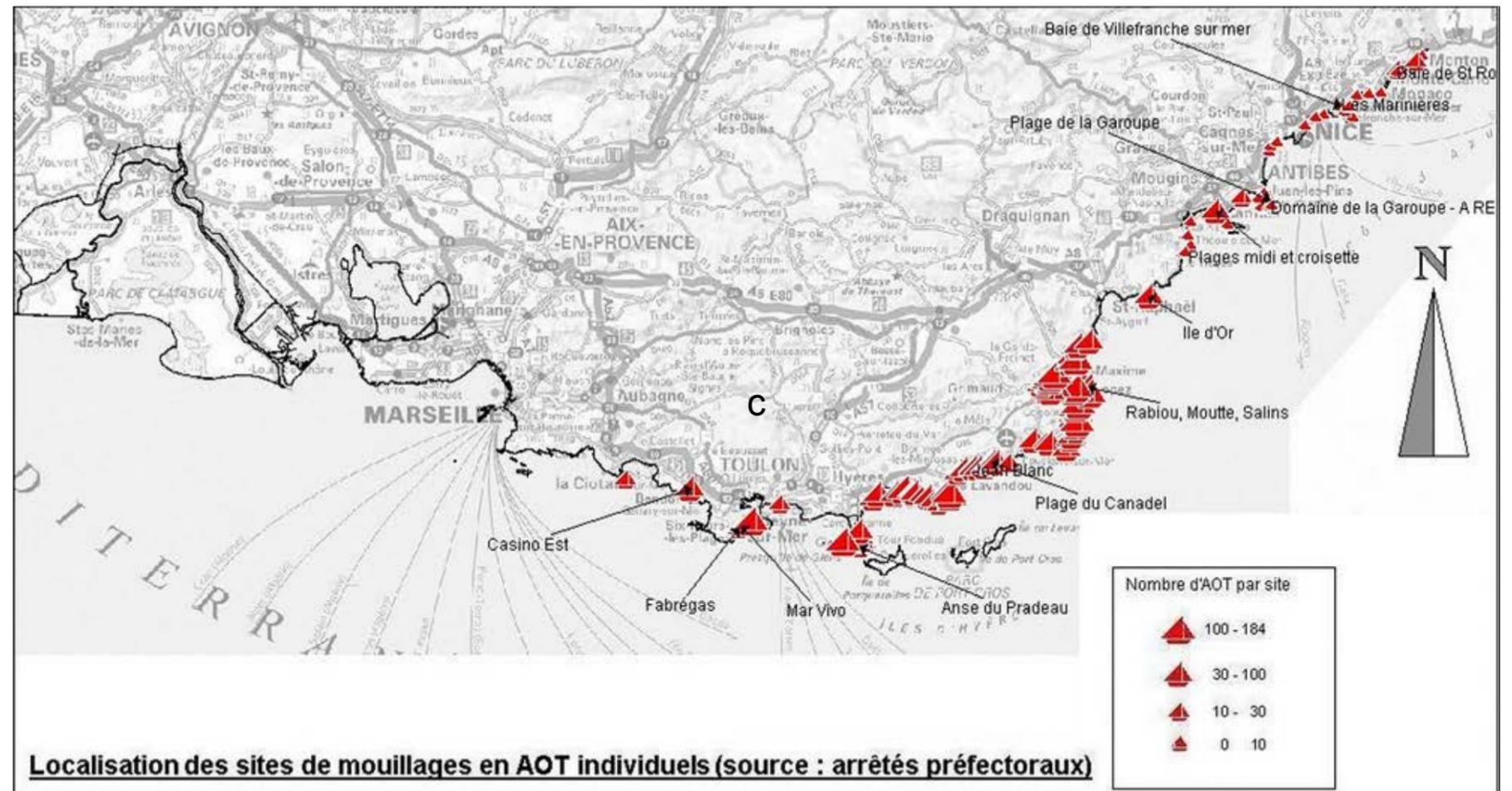
- ▶ La mer est un bien commun et le domaine public maritime est inaliénable
- ▶ Le développement de la plaisance ne doit pas se faire au détriment des autres usages
- ▶ Le développement de la plaisance doit respecter la qualité environnementale et paysagère des sites
- ▶ Le mouillage n'a pas vocation à répondre à l'insuffisance structurelle de places dans les ports
- ▶ Le mouillage doit être une pratique temporaire et saisonnière
- ▶ La liberté du plaisancier doit s'accompagner d'un comportement responsable vis-à-vis de l'environnement et des autres usages

Elle énonce que le mouillage libre est un mode de gestion acceptable lorsque les enjeux environnementaux sont faibles, en cas de fréquentation modérée et

occasionnelle, en l'absence de conflits d'usage et lorsque les conditions de sécurité le permettent. La délivrance d'AOT doit être soumise à une estimation des risques d'impacts cumulés et à une définition d'un nombre maximal d'autorisations par site, au-delà duquel la mise en place d'une ZMEL doit être privilégiée.

Cependant, elle ne doit pas être prétexte à une augmentation de la fréquentation par site. Sa mise en place doit être l'occasion d'une étude de fréquentation du site réalisée à une échelle pertinente, permettant d'appréhender les impacts cumulés des usages sur les milieux naturels, et d'envisager des solutions alternatives à l'organisation des mouillages.

L'interdiction de mouillage, pour être efficace, doit être connue et comprise par les usagers, mais aussi faire l'objet d'un contrôle fréquent des autorités. Elle est donc une solution coûteuse qui doit être réservée à des cas exceptionnels.



Sites de mouillages en AOT (2009, CETE Méditerranée)

Le Document Stratégique de Façade (DSF), déclinaison de la Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral (SNML), pourrait traiter de la problématique des mouillages et possiblement du développement des ports de plaisance. En vertu L219.4 du code de l'environnement, les SCoT, identifiés comme outils des collectivités pour traiter des problématiques d'usages locaux en mer, devront être compatibles avec les objectifs et mesures du DSF.

À l'heure actuelle, les deux seuls outils de gestion des pratiques de mouillage sont les autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime (DPM), délivrées par les services gestionnaires du DPM (DDTMs) et les Zones de Mouillage et d'Équipements Légers (ZMEL).

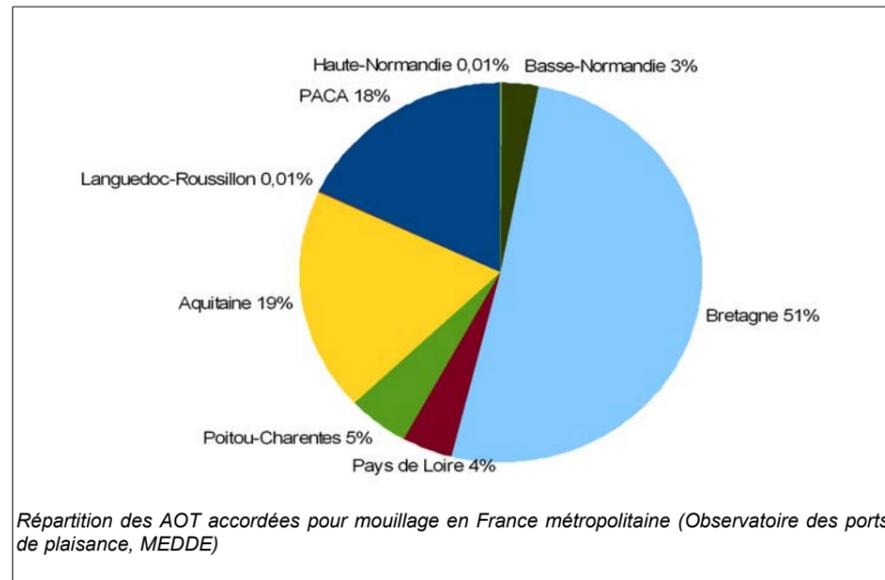
### Les Autorisations d'occupation temporaire du domaine public maritime, un premier niveau de réponse à une demande particulièrement soutenue de mouillages

Le mouillage régulier d'un bateau sur le domaine public maritime peut être accordé à titre individuel au moyen d'une autorisation d'occupation temporaire accordée par l'autorité administrative.

Comme pour toute occupation d'une dépendance du domaine public, une telle autorisation est temporaire, précaire et révoquée (articles L 2122-1 à L 2122-3 du code général de la propriété des personnes publiques). Elle a pour contrepartie le paiement d'une redevance par son bénéficiaire (article L 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques).

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



Au sein de la région en elle-même, la situation en termes de recours au AOT est très contrastée dans les différents départements de la région PACA.

**Dans les Bouches-du-Rhône**, les services ne délivrent pas d'AOT individuelles.

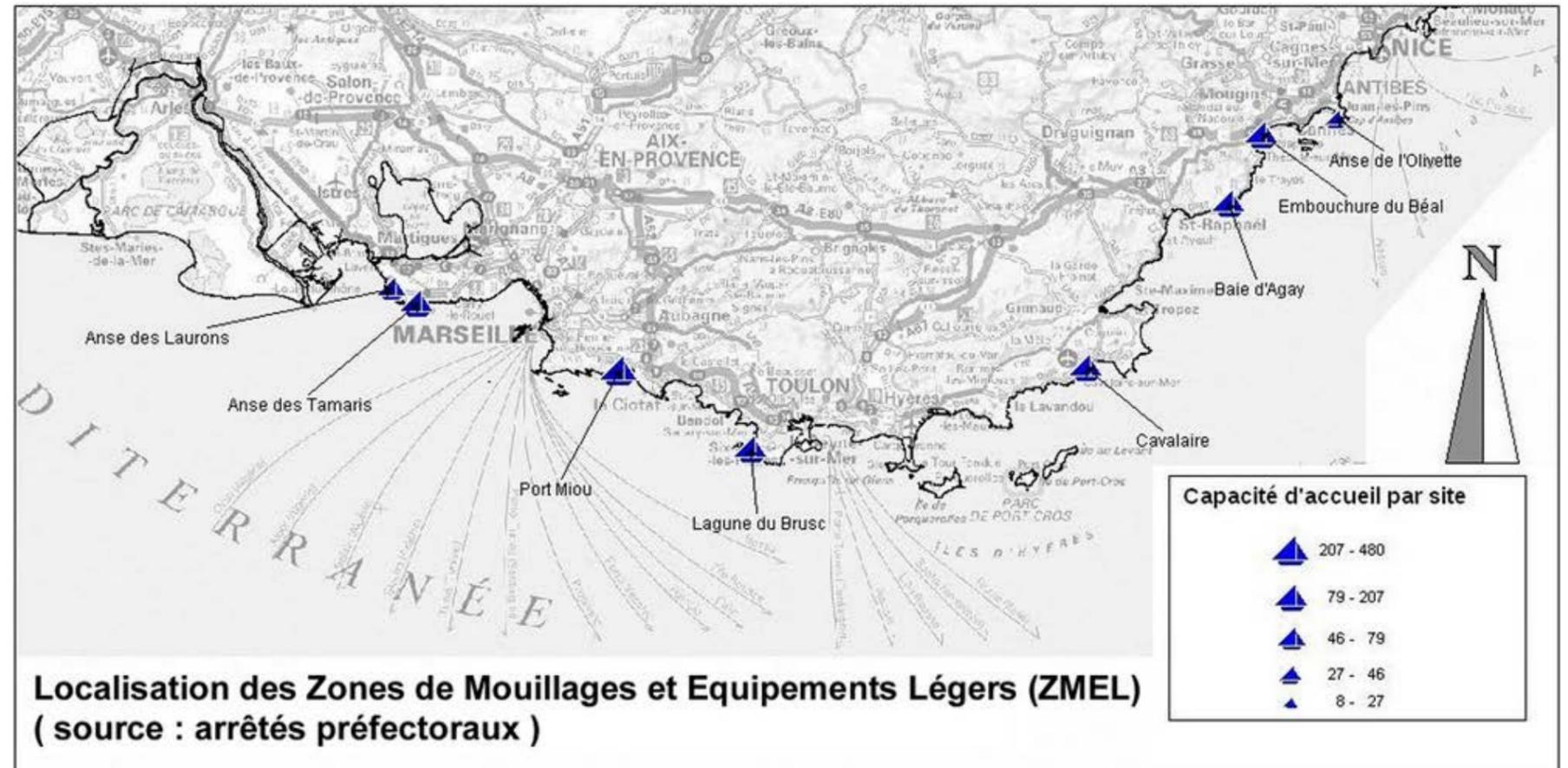
La seule exception concerne l'île verte à la Ciotat où 4 corps-morts et 12 prises de mouillages ont été autorisés au profit du Conseil Général à destination exclusive des navires de plongée.

**Dans le département du Var**, 80 zones d'AOT individuelles sont recensées, pour un total de 2 200 postes d'amarrage, dont 400 sur le seul secteur de la baie du Lazaret, commune de la Seyne-sur-Mer. Sur ce site, comme celui de la Madrague à Hyères, la DDTM s'est engagée dans la mise en conformité des mouillages non autorisés.

Le nombre d'AOT maximum délivré dans un secteur est défini par la DDTM. Il est notamment lié au rayon d'évitage des navires. Une capacité maximale a été définie pour chaque zone et les demandes sont refusées au-delà de cette capacité.

Il convient également de noter que, sans que cela ne constitue une obligation, les services recommandent la mise en œuvre d'ancrages adaptés à la sensibilité des secteurs. Il semble toutefois que, pour le moment, cette recommandation soit peu suivie d'effets.

Les AOT sont délivrées pour une période d'un an et renouvelées sur demande du propriétaire. Par conséquent, une partie de ces autorisations couvre en réalité un stationnement permanent des navires, révélant des besoins liés au manque de places dans les ports. Il faut toutefois noter la politique de mise en conformité des mouillages non autorisés engagée par les services de l'État.



Répartition des ZMEL sur le littoral de la région PACA, (2010 CETE Méditerranée)

**Dans les Alpes-Maritimes**, à l'été 2009, les autorisations délivrées concernaient 241 corps-morts individuels et 39 ancres à vis. Ces postes sont répartis en une soixantaine d'AOT (56 en 2013).

Ces AOT, délivrées pour une durée de 5 ans, sont principalement localisées (données 2007) sur les communes touristiques de Cannes, Antibes, Roquebrune, Menton, Cap d'Ail, Saint-Jean Cap Ferrat et Théoule.

Là encore, les services instructeurs sont toutefois confrontés à une demande croissante d'AOT individuelles sur corps-morts à l'année, pour pallier l'insuffisance de places au port ou pour des activités nautiques.

**Des zones de mouillage et d'équipements légers en développement**

Les zones de mouillages et d'équipement légers (ZMEL) permettent un accueil et stationnement gérés et encadrés des navires de plaisance sans avoir recours à la construction de ports de plaisance.

Elles proposent aux plaisanciers des équipements plus légers que dans les ports traditionnels mais qui permettent une gestion et un contrôle des zones d'amarrage, en évitant

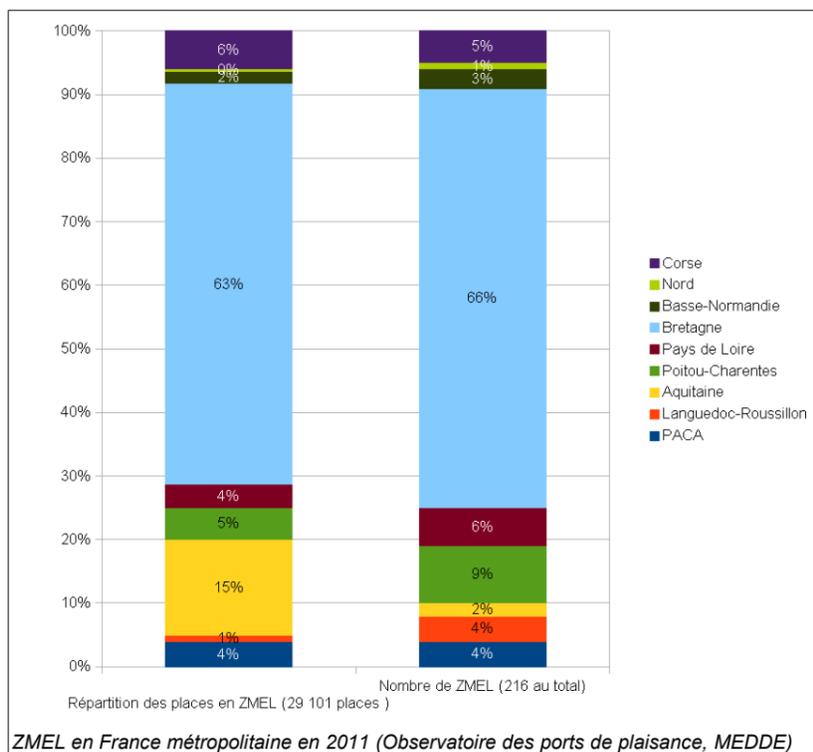
ainsi les mouillages « sauvages » qui peuvent poser des difficultés en termes de sécurité, de salubrité et de protection de l'environnement.

C'est l'article 28 de loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral qui donne un cadre juridique aux mouillages organisés. Ce texte est aujourd'hui codifié aux articles L 2124-5 et L 2124-14 du code général de la propriété des personnes publiques et aux articles L 341-9 à L 341-12 du code du tourisme.

Les principes de création, de gestion et de contrôle relatifs aux autorisations d'occupation temporaire (AOT) concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime sont codifiés par les articles R2124-39 à R2124-55 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



Au regard de l'utilisation des ZMEL en France métropolitaine (graphique précédent), leur taille semble relativement moyenne en PACA, contrairement, par exemple à la région Aquitaine et ses grandes ZMEL, qui présente 15 % des places pour seulement 2 % des zones en nombre, ou à l'inverse, la région Languedoc-Roussillon dont les zones représentent 4 % en nombre mais moins d'1 % en capacité.

Département	Nombre de ZMEL	Nom	Postes d'amarrage	Postes de passage
Bouches-du-Rhône	2	Anse des Laurons Port Miou	70 480	17 120
Var	3	Cavalaire Rade d'Agay Lagune du Brusuc	85 115 131	40 34 Cas particulier
Alpes – Maritimes	2	Embouchure du Béal Anse de l'Olivette	90 43	32 10

Le nombre de zones de mouillages organisés (ZMEL ou organisation par le biais d'AOTs) s'élève à 70 pour la façade méditerranéenne, pour un nombre total de 3 460 postes d'amarrage. On peut noter que 1 350 de ces postes, soit 39 %, sont réservés aux navires de passage. 80 % des titulaires des autorisations sont des collectivités : communes ou Conseil Général. D'autres titulaires peuvent bénéficier d'autorisation, comme la Chambre de Commerce et d'Industrie pour l'embouchure du Béal

Concernant les gestionnaires, les arrêtés prévoient systématiquement une possibilité de délégation à un tiers qui n'est pas nécessairement mise en œuvre. À titre d'exemple, la ZMEL de la rade d'Agay est ainsi assurée en régie par les

Les durées d'autorisation sont en général de 15 ans sauf dans le Var où elles sont limitées à 10 ans - exception faite du cas particulier de la lagune du Brusuc.

Des fiches descriptives pour chacune de ces ZMEL sont établies sur la base des arrêtés d'autorisation et des règlements de police.

En PACA, les ZMEL sont réparties de manière relativement homogènes mais avec une nette concentration en nombre de place dans les Bouches-du-Rhône dans la zone de Port-Miou. La capacité réservée aux navires de passages est cependant moindre que la moyenne de la façade avec quelques 25 % des places dédiées.

### Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), un outil de gestion des mouillages peu mis en œuvre

Le schéma de mise en valeur de la mer, document de planification élaboré par l'État, est introduit par la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État. leur approbation par le Conseil d'État lui confère les mêmes effets qu'une directive Territoriale d'Aménagement. Il détermine la vocation générale des différentes zones et les principes de compatibilité applicables aux usages maritimes, dont peut faire partie la navigation de plaisance ainsi que les usages qui y ont trait (notamment le mouillage).

En définissant les conditions de la compatibilité des usages entre la terre et la mer, les SMVM visent une cohérence de projet au sein d'une unité géographique pertinente.

En Méditerranée, le seul exemple de SMVM est celui du Bassin de Thau, datant du 21 avril 2005. Par conséquent, cet outil d'encadrement des usages en mer n'a pas été mis en œuvre en région PACA.

### Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée (SDAGE)

Le SDAGE Rhône Méditerranée est un document de planification décentralisé instauré par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. Il est élaboré sur le territoire du grand bassin hydrographique du Rhône (partie française), des autres fleuves côtiers méditerranéens et du littoral méditerranéen afin d'atteindre les objectifs fixés par la Directive européenne 2000/60/CE cadre sur l'eau. Le SDAGE Rhône Méditerranée est opposable à l'administration et ses décisions, dans le cadre d'un rapport de compatibilité, c'est-à-dire de cohérence mais non opposable aux tiers.

Définissant pour une période de 6 ans les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité des milieux aquatiques, il traite, dans le cadre de sa disposition 6A-06 « Mettre en œuvre une politique dédiée et adaptée au littoral et au milieu marin en terme de gestion et restauration physique des milieux », des outils de gestion

### Chartes de Parcs Nationaux, des outils pertinents mais localisés

Entérinée par le décret 2012/507 du 18 avril 2012, la charte du **Parc National des Calanques** aborde la question de l'encadrement et de la gestion des mouillages. Afin d'atteindre l'objectif fixé 1 « Préserver et restaurer le fonctionnement des écosystèmes », il est apparu essentiel de réglementer les pratiques de mouillage au sein des zones à très fort enjeu. La charte propose donc la mise en œuvre progressive d'une gestion globale du mouillage fondée sur les principes suivants :

- interdiction du mouillage pour les navires de grande taille sur des fonds inférieurs à une certaine profondeur
- graduation l'organisation du mouillage en fonction de la taille des bateaux et de la durée du séjour (ancrage libre sur petits fonds pour les embarcations les plus légères en veillant à limiter au maximum leur impact)
- préservation de la qualité paysagère des espaces marins en réservant la création de mouillages fixes écologiques aux sites réellement prioritaires
- mise en place, sur certains sites sensibles et très fréquentés, de mouillages légers particulièrement destinés aux usages plaisance et plongée sous-marine.
- interdiction, sauf situation de danger, du mouillage sur ancre sur les zones équipées en mouillages légers
- Utilisation prioritaire des mouillages légers pour les bateaux « propres », équipés de cuves de récupération des eaux grises et noires, notamment la nuit.

La charte du Parc National de Port-Cros, pour sa part, est en cours d'élaboration. En revanche, un document présente la réglementation marine à l'intérieur du parc. Il structure l'espace marin en 3 grands espaces à la réglementation graduée :

- une zone enveloppe au sein de laquelle le mouillage est interdit pour les navires de plus de 30 mètres, la circulation est interdite pour les engins nautiques à moteurs et où ne sont autorisés que les bateaux disposant de dispositifs de WC chimiques.
- des zones de mouillage interdit
- des zones où sont interdits circulation et mouillage, situées pour la plupart au fond des petites baies de l'île.

### L'animation des sites Natura 2000, une échelle de gestion adaptée aux sites de mouillages

Au nombre de 5 en région PACA, les sites Natura 2000 avec une large partie marine et ayant approuvé un document d'objectif, traitent quasiment tous des thématiques de la plaisance et du mouillage (sites de la Lagune du Brusuc, de Hyères, de l'embouchure de l'Argens et de la Corniche Varoises). Seul le site Natura 2000 Camargue ne les traite pas.

Les décisions prises concernent majoritairement l'appropriation des zones d'AOT déjà existantes au sein des sites, avec une rationalisation de leur

Volet 1 : État des lieux

[Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques](#)

utilisation (évacuation des corps-morts et implantation de dispositifs d'ancrage écologiques, bilan de fréquentation et pour beaucoup réduction du nombre de mouillages), une proscription du mouillage sur les zones d'herbiers au profit des zones sableuses.

Une mesure prise dans 3 des 5 sites est aussi l'aménagement des mouillages de sites de plongée par des dispositifs d'ancrage permanents écologiques.

### Une orientation des politiques publiques étatiques en termes de développement portuaire orientées vers la grande plaisance

En matière de développement territorial, et par conséquent, lorsque la situation s'y prête de développement portuaire, l'État dispose d'un outil élaboré à l'échelle départementale, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA).

Arrêtée en 2007, la DTA des Bouches-du-Rhône identifie comme enjeu du développement de l'économie maritime, la poursuite de la restructuration des bassins de l'ancien Port Autonome de Marseille avec l'affirmation, entre autre, de son activité de réparation navale de grande plaisance.

De plus, en termes de développement des zones d'activités, elle axe le développement des grands pôles du département autour des renouvellements économique et requalification des friches industrielles, notamment, pour la Ciotat, à partir des atouts dont elle dispose pour la réparation de grande plaisance.

En matière de développement touristique, en tenant compte de la capacité d'accueil des différents sites, la DTA préconise la définition par les documents d'urbanisme de projets portant sur le tourisme nautique, par le **développement des capacités d'accueil en matière de plaisance maritime** et fluviale par **extension des ports existants et développement des ports à sec**.

Enfin, en terme de secteurs à enjeu, la presqu'île de Port-Saint-Louis-du-Rhône, apparaît, au regard du projet porté par la DTA, comme un territoire propice, tant en matière d'orientations techniques pour la loi littoral qu'en matière d'orientation générale, à l'**accroissement de la capacité d'accueil en matière de plaisance** et d'activités liées à la mer.

La DTA des Alpes-maritimes, arrêtée en 2003, identifie la capacité du Port de Nice comme insuffisante au regard du développement remarquable de la plaisance. Selon elle, l'outil portuaire doit être modernisé pour faire de Nice une tête de ligne pour la croisière et la liaison Corse-Continent, permettant aussi une exploitation plus efficace des installations actuelles et par conséquent un **développement de la grande plaisance**.

## Les stratégies des collectivités locales et leurs outils

### Stratégie régionale de la mer et du littoral du Conseil Régional PACA

À travers ce document, la région PACA renforce ce qu'elle avait déjà identifié dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Territorial (SRADT) concernant l'importance de valoriser les savoirs faire en termes de réparation navale. Elle en fait un objectif opérationnel à mettre en parallèle avec la reconversion des secteurs industriels côtiers touchés par des restructurations.

En terme de développement portuaire, la région identifie à travers sa stratégie l'importance de développer la plaisance.

Cela est décliné à travers plusieurs items. Premièrement, la capacité d'accueil des ports de plaisance. Elle précise bien cependant que cela doit être fait « dans les impératifs de protection environnementaux et paysagers, en privilégiant les techniques de réaménagement et d'optimisation des plans d'eau existant. »

D'autre part, l'accès à la plaisance pour tous est au centre de la stratégie de la région, tant par l'aide aux associations d'animation et de formation du public dans les ports ou sur les plans d'eau, que par la promotion du développement des cales de mise à l'eau.

De manière plus général, le développement du nautisme et des sports nautiques, que ce soit en termes de volumes économique, de public touché ou d'infrastructures, est une priorité identifiée et déclinée de multiples manières dans ce document.

Un des objectifs opérationnels est aussi la réalisation d'un schéma régional pour le développement des sports nautiques et du nautisme léger.

### Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire du Conseil régional PACA (2006) – En cours de réactualisation

- Schéma en cours de validité

Le SRDAT, élaboré en 2006 et dont la mise en révision a été décidée en 2011 n'aborde que très peu le domaine de la plaisance et des ports qui y ont trait.

Au sein de sa charte d'aménagement, il identifie seulement comme prioritaire la consolidation des activités industrielles et des liens avec la recherche et l'enseignement, et notamment le développement de l'activité portuaire de la façade maritime et de la logistique dans ses différentes composantes.

- Orientations de la révision

Depuis 2011 est entreprise la réactualisation du SRADT PACA en SRADDT PACA. Les axes de révision identifient l'enjeu de préservation des capacités d'ingénierie maritime et d'expertise navale, notamment dans les secteurs d'avenir dont le nautisme fait partie.

## Les contrats de milieu comme outil des collectivités d'organisation des mouillages

- Contrats de baie de Toulon (2003 – 2009) et (2013-2018)

Le premier contrat de baie de la rade de Toulon, actif entre 2003 et 2009 était essentiellement articulé autour des problématiques de préservation de la qualité des eaux, notamment vis à vis des problématiques d'assainissement. Mais, dans le domaine de la gestion des usages et de la préservation des milieux marins, il a généré l'installation de mouillages légers dans l'anse des Oursinières (*bloquée dans sa phase concertation au regard des informations fournies sur le site du contrat de baie*).

Le contrat de baie signé en 2013 prolonge sa volonté de traiter de la problématique de l'organisation des mouillages, et affiche l'ambition de création de ZMEL en baie de la Garonne et à Fabrègas. D'autre part il projette de continuer l'équipement des sites de plongée du territoire en dispositifs de mouillage écologique.

- Contrat de baie des Golfes de Lérins

Dans le cadre du Contrat de baie des Golfes de Lérins, signé le 3 juin 2013, un travail important est mise en œuvre dans le domaine de la gestion des mouillages des navires de plaisance. Principalement motivé par les impacts de l'ancrage sur les fonds d'herbiers, les actions, émanant du volet B2 « Valorisation des milieux littoraux, marins et aquatiques - Mouillages organisés et balisages écologiques », sont centrées autour des mises en place de zones de mouillage organisées, de mouillages fixes sur les sites de plongée, mais aussi autour d'une réflexion globale sur les opportunités des gestions du mouillage.

Mais le contrat de baie met aussi en place des actions de réfection des infrastructures portuaires de plaisance du territoire, au travers de son volet B4 « Valorisation des milieux littoraux, marins et aquatiques - Valorisation environnementale des activités humaines ». Dans ce même cadre, il inscrit comme action prioritaire la réalisation des volets mers des SCoT Ouest des Alpes-maritimes, et SCoT CASA (*voir plus haut*)

Le financement prévisionnel de ces deux volets est à hauteur de 425 000€, représentant 0,3 % du plan total de financement du contrat de baie.

### Aménagement des sites de plongée – SIVOM du littoral des Maures

L'aménagement des sites de plongée du littoral des Maures, engagé en 2006, cofinancé par le SIVOM du littoral des Maures, le Conseil Général du Var, le Conseil Régional PACA et l'AERMC, répond à un objectif de préservation des fonds marins (notamment des herbiers de Posidonie et des fonds de coralligènes) des dégradations engendrées par les activités subaquatiques.

Il a été structuré en quatre étapes : réalisation d'une concertation pour identifier les enjeux et les moyens d'action, rédaction d'une charte de bon usage approuvée par les usagers, la mise en place d'aménagements (essentiellement des lignes de mouillage destinées aux embarcations qui viennent fréquenter les

## Fiche IV.4 – Valorisation économique des espaces maritimes et côtiers : les activités de plaisance et de plongée sous-marine de loisir

Volet 1 : État des lieux

[Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques](#)

sites) adaptés qui contribuent directement à la protection des sites, et des évaluations annuelles de l'efficacité de la démarche.

### L'appropriation encore balbutiante d'un outil de planification de l'espace proche littoral, les volets littoraux de SCoT, pourtant identifiés à de nombreuses reprises comme pertinent et par conséquent encouragé

Depuis la loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux, les collectivités, comprenant une ou plusieurs communes littorales, qui élaborent un SCOT peuvent décider d'y inclure un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer. Ce « volet littoral » vise à assurer un équilibre entre protection et développement dans les parties terrestre et maritimes du littoral.

Identifié dans le SDAGE Rhône Méditerranée, dans la Stratégie Régionale Mer et Littoral du Conseil régional PACA dans le Contrat de Baie des Golfes de Lérins ainsi que dans le futur Plan d'Action pour le Milieu Marin, le volet littoral et maritime apparaît comme un outil pertinent pour la gestion des usages en mer. Mais sa mise en œuvre est encore largement balbutiante puisqu'aucun des dix SCoT littoraux de la région ne dispose à l'heure actuelle de volet littoral. Cependant, plusieurs de ces dix SCoT ont fait part de leur volonté d'en mettre un en œuvre.

- SCoT Ouest (Cannes à Grasse)

Document d'orientations générales en cours d'élaboration et document d'aménagement commercial. Il existe un chapitre mer dans le SCoT mais la volonté de faire un VLM a été repoussée et il sera lancé une fois le SCoT arrêté.

- SCoT Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis

Le SCOT est à l'heure actuelle en cours de révision et intégration du VLM à l'étude pour le prochain document

### En savoir plus

- Observatoire des ports de plaisance, MEDDE
- Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance, CETE Méditerranée
- Les chiffres-clés du nautisme, Fédération des industries nautiques
- Le développement des ports de plaisance, Conseil général des Ponts et Chaussées, 2008
- Stratégie régionale de la mer et du littoral – Région PACA
- Schéma départemental Mer et Littoral du Conseil Général du Var

### Sources:

- La plaisance en quelques chiffres, DGITM, MEDDE
- Conseil Régional PACA, Cales de mise à l'eau en région PACA
- INSEE, CCI
- Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins

