



© Kristina Paukshtite

7



Nautisme et Plaisance

Introduction

Particulièrement diversifiée, la filière de la plaisance et du nautisme regroupe des activités diverses de production, de distribution et de services. Elle s'étend sur les façades maritimes métropolitaines et ultra-marines. Cette filière inclut à la fois les activités de loisirs et les pratiques sportives. La création d'infrastructures d'accueil, centralisées autour des ports de plaisance, a accompagné ce développement.



I. État des lieux de la filière

1. Données économiques

A. Le marché domestique et l'emploi

La filière du nautisme et de la plaisance française a généré, en 2021, 4,95 milliards d'euros de chiffre d'affaires¹. Ce montant inclut l'ensemble des activités et des services réalisés par les 5 700 entreprises de la filière. Ce secteur d'activité est un poids lourd de l'économie maritime. Près de 25 % du chiffre d'affaires est réalisé par la construction nautique, soit 1,3 milliard d'euros. 3 381 voiliers et 9 546 bateaux à moteur ont été produits en 2021², 65 742 unités en tout en intégrant le segment Glisse et Pleine nature. Cette activité économique est pérennisée par les 4 millions de plaisanciers réguliers et les 11 millions de pratiquants de sports nautiques — dont 1 million de licenciés. Cette filière suit une croissance constante. Environ 12 000 nouvelles immatriculations de bateaux ont lieu chaque année. Aussi, la flotte métropolitaine immatriculée a augmenté de 100 000 unités depuis 2008-2009. La plaisance connaît à la fois un phénomène de démocratisation avec notamment l'intérêt de nouveaux publics pour ce secteur, et de vieillissement des propriétaires de bateaux de plaisance. L'enjeu de renouvellement auquel doivent faire face la plaisance et le nautisme passe notamment par l'aménagement d'infrastructures portuaires adéquates (cf. II). Enfin, au-delà de la richesse économique produite, la filière du nautisme et de la plaisance rassemble 150 000 emplois directs et indirects.

B. Une filière diversifiée

Si la filière nautisme et plaisance est largement diversifiée (cf. Figure 1), elle repose sur deux piliers : la construction et les activités de négoce et de maintenance. Ces deux segments génèrent 60 % du chiffre d'affaires total et plus d'un emploi sur deux. Le segment industriel, constructeurs et équipementiers, est particulièrement dynamique. La vitalité de la construction de navires de plaisance dynamise toute une chaîne française de métiers

1 - Ces données sont issues du bilan réalisé par la FIN, « *Nautisme et Plaisance : Les chiffres clefs 2020-2021* » tenant compte pour partie des effets dus à la crise du Covid.

2 - Ibid, p. 10

complémentaires à cette activité : les architectes navals, les architectes d'intérieur, les constructeurs, les motoristes, les voileries, les équipementiers, les marques de vêtements marins, les concepteurs d'instruments de navigation électroniques, les accastilleurs... Dans le seul domaine de l'accastillage, les entreprises françaises occupent une place de choix : les fabricants de mâts, les spécialistes de *winchs* et de poulies, les fabricants de cordage...

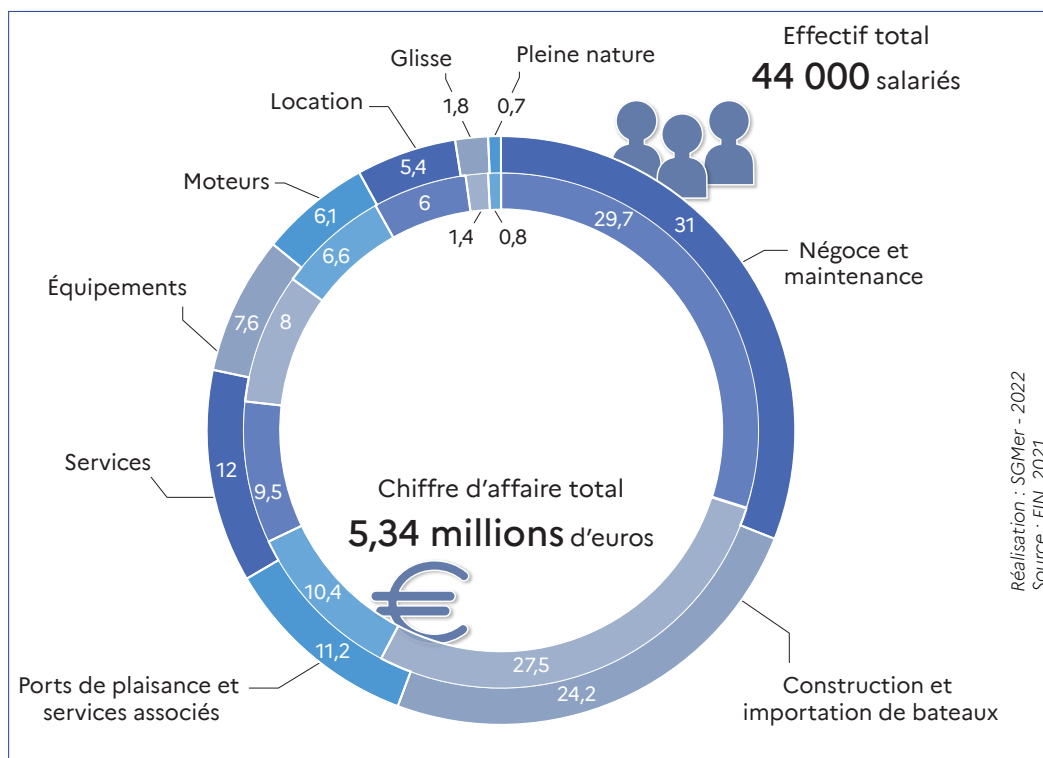


Figure n°1 : Répartition des emplois (cercle extérieur) et du chiffre d'affaires (cercle intérieur) au sein de la filière nautique en 2021.

Par ailleurs, la filière n'est pas présente de manière homogène sur l'ensemble du littoral français. La façade Méditerranée, portée par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) — la plus dynamique de France dans ce secteur d'activité — rassemble 34,4 % du chiffre d'affaires et 35,3 % des emplois. La façade Grand Ouest connaît une activité similaire, avec 32,7 % du chiffre d'affaires et 36 % des effectifs nationaux. La façade Atlantique concentre 20 % du chiffre d'affaires et 16 % des effectifs. Enfin, le quart Nord Est (Hauts de France, Ile-de-France, Grand Est et Bourgogne Franche-Comté) comptabilise environ 12 % du chiffre d'affaires et 11,7 % des effectifs nationaux.

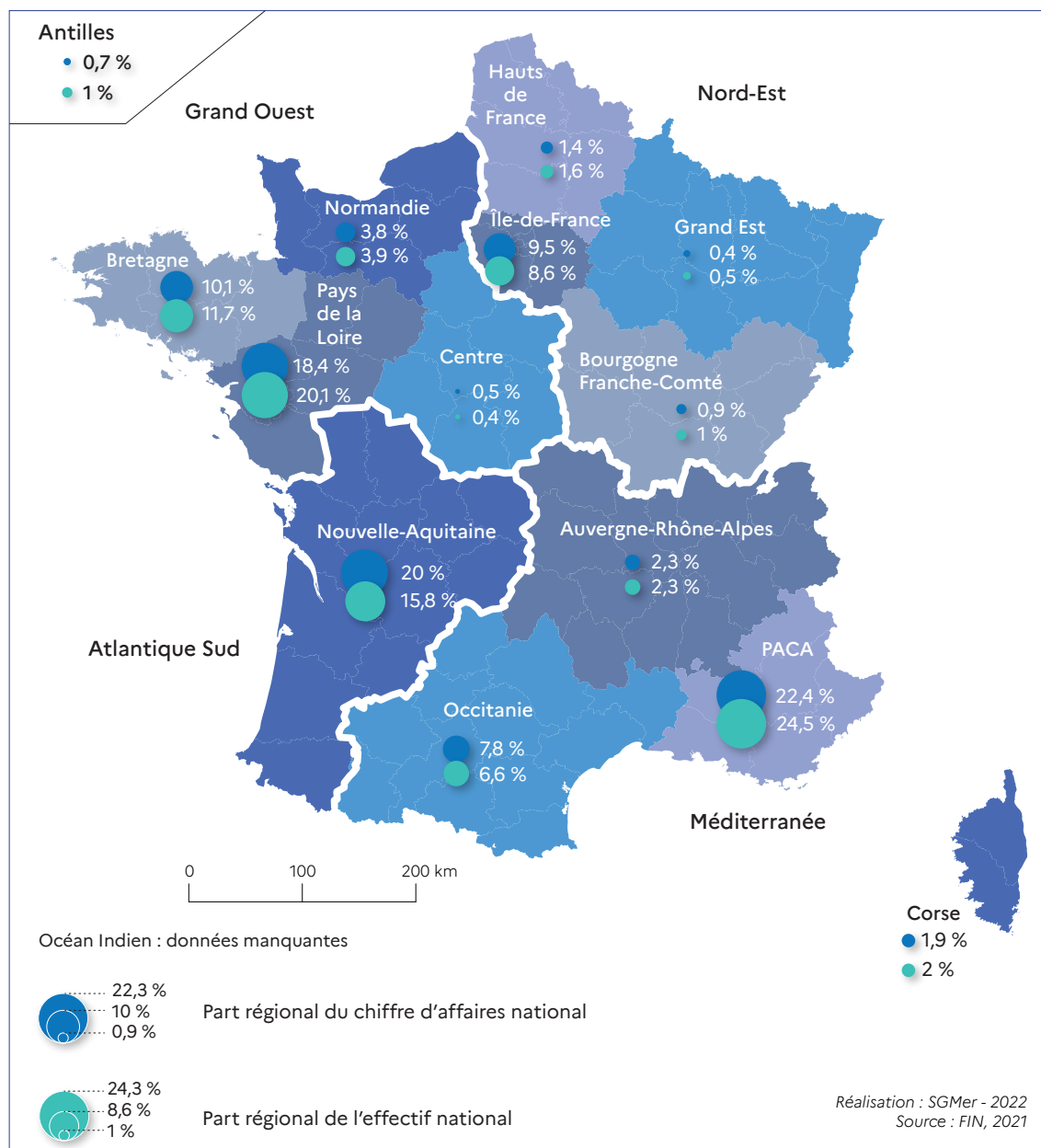


Figure n°2 : Chiffre d'affaire et effectif des filières nautiques par région, en 2021.

2. Les acteurs

A. La Confédération du Nautisme et de la Plaisance et ses membres³

La Confédération du Nautisme et de la Plaisance (la CNP) a été créée en octobre 2015. Elle représente 9 millions de plaisanciers au sein de fédérations sportives, de clubs et d'associations. Parmi l'ensemble des plaisanciers français, 6 millions sont des pratiquants occasionnels et 3 millions des pratiquants réguliers — dont 900 000 licenciés. La CNP ne rassemble pas seulement un tissu associatif. Elle regroupe également 5 000 entreprises et 50 000 salariés pour un poids économique supérieur à 5 milliards d'euros.

Outre la promotion des intérêts de la filière, les travaux de la CNP visent entre autres à concilier le respect de la liberté des pratiques et usages nautiques et celui de l'environnement marin nécessaire à ces mêmes usages. En tant qu'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics, la CNP défend une valorisation des espaces marins durable et attractive pour chaque territoire littoral en prenant en compte les caractéristiques qui leur sont propres. Le dialogue avec les pouvoirs publics se matérialise dans le Comité du nautisme et de la plaisance.

Depuis octobre 2016, le Secrétariat général de la mer et la CNP organisent en moyenne deux fois par an un Comité du Nautisme et de la Plaisance (CNP), présidé par le Secrétaire général de la mer et par le président de la Confédération du nautisme et de la plaisance. Ce comité est un des canaux pour alimenter la politique maritime conduite par le Gouvernement en faveur du développement du nautisme et de la plaisance.

3 - Cf. Site internet : <https://www.confederationnautisme.fr/>

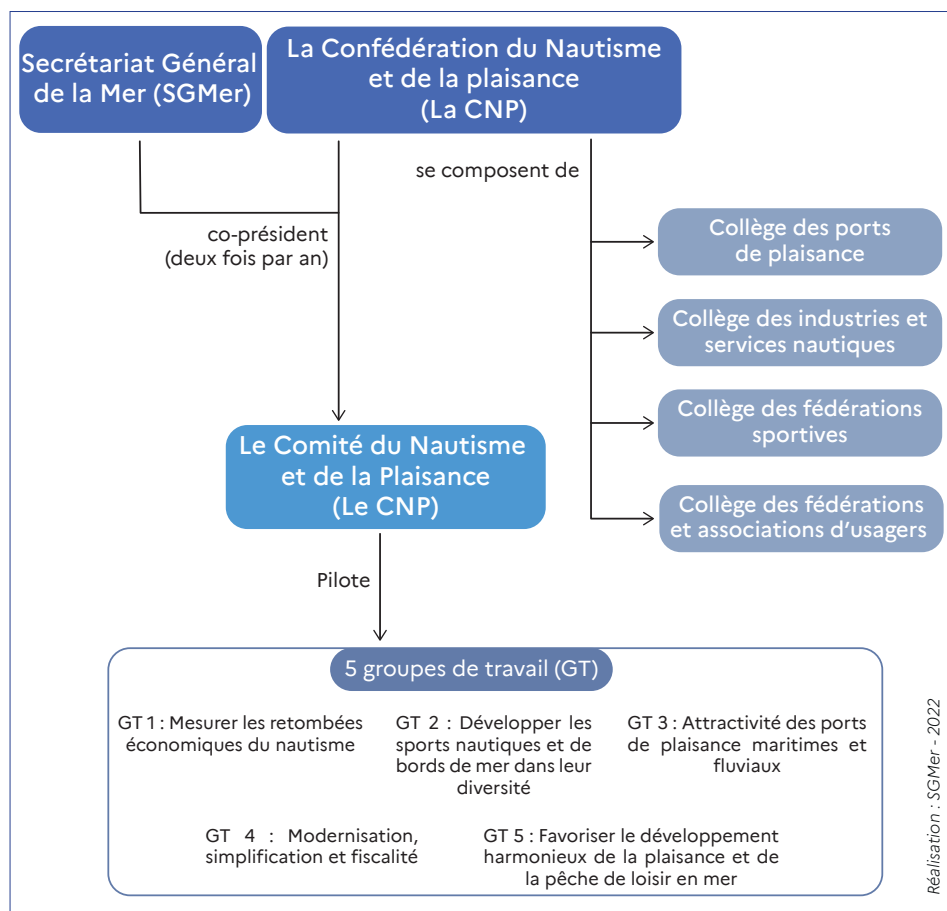


Figure n°3 : Le fonctionnement de la CNP.

B. La Fédération des industries nautiques (FIN)⁴

La FIN, qui regroupe 5 000 entreprises, près de 45 000 salariés et 80 % du chiffre d'affaires de la profession, est membre fondateur de la Confédération du nautisme et de la plaisance ainsi que du Comité Stratégique de Filière (CSF) des Industriels de la mer. Ces entreprises s'inscrivent dans 11 métiers de l'industrie et des services nautiques : constructeurs, équipementiers, motoristes, loueurs fluviaux et maritimes, négoce, maintenance, services, grande plaisance, sports de glisse, et sports de pleine nature. La FIN a un rôle de conseil et d'assistance auprès des professionnels et d'information auprès du grand public. Membre fondateur de la Fédération européenne des industries nautiques — European Boating Industry —, la FIN représente et défend également les intérêts des industries nautiques européennes. Par ailleurs, la Fédération est propriétaire de plusieurs événements majeurs qui ponctuent la saison du nautisme, notamment le Salon Nautique de Paris et le Yachting Festival de Cannes. Suite à la crise sanitaire, la FIN a innové en

4 - Cf. site internet : <https://www.fin.fr/>

organisant le plus grand salon virtuel au monde dans ce domaine : le Virtual Nautic 2021. La FIN est aussi engagée dans la transition écologique et le développement durable en créant en 2009 l'Association pour la plaisance éco-responsable (APER), l'éco-organisme de la filière responsable de la filière déconstruction et recyclage des navires de plaisance.

C. La Fédération française des ports de plaisance

La Fédération Française des Ports de Plaisance est l'interlocuteur officiel et reconnu pour représenter les professionnels des ports de plaisance auprès des pouvoirs publics et dans les instances paritaires. Depuis 1979, la Fédération Française des Ports de Plaisance place le port de plaisance au centre des préoccupations économiques, environnementales et sociales du territoire. Au service de toutes les diversités, réseau d'Unions, d'Associations, la FFPP poursuit sa mission de conseil technique, juridique et social et propose des formations adaptées aux métiers de la filière.

Ses missions :

- Fédérer les ports maritimes, fluviaux et lacustres en France ;
- Représenter les différents acteurs de la filière « plaisance » ;
- Animer des réflexions sur les évolutions de la filière, la démarche environnementale, l'innovation, la formation, les besoins en compétences ;
- Accompagner les adhérents dans les labels et certifications de la filière, dans le développement de projets.

D. Les fédérations et associations d'usagers

La majeure partie des associations et fédérations de plaisanciers ont pour vocation de défendre la pêche de loisir éco-responsable et les activités de plaisance en général tout en cherchant à sensibiliser les plaisanciers aux enjeux environnementaux, notamment grâce à la délivrance de licences.

Les principales associations et fédérations sont :

- L'Association Française pour la promotion de la plaisance et de toutes les pêches en mer (AF3P) ;
- La Fédération de Chasse Sous-Marine Passion (FCSMP) ;
- La Fédération Française des Pêcheurs en Mer (FFPM) ;
- La Fédération Nationale de la Plaisance et des Pêches en mer (FNPP) ;
- La Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique (FNPA).

E. Les fédérations sportives⁵

Les sports nautiques sont encadrés par 15 000 éducateurs sportifs qui exercent leur profession dans plus de 1 000 centres nautiques. Les fédérations se caractérisent par leur diversité. La plupart de ces fédérations sont des associations loi 1901 qui ont été reconnues d'utilité publique. Ensemble, elles créent un tissu économique et un lien social unique à travers l'ensemble du territoire maritime et littoral.

Les fédérations olympiques

La Fédération Française de Canoë Kayak et sports de pagaie (FFCK)

Créée en 1931, la FFCK regroupe 737 clubs accueillant plus d'un demi-million de pratiquants. Elle a délivré 43 380 licences sur la saison sportive 2015-2016. La FFCK propose des sports de pagaie en eau calme, en eaux vives et en mer. Quatre sports sont praticables en mer : le surfski, le Va'a ou la pirogue, le waveski ou *surfing* et la randonnée en kayak de mer.

La Fédération Française de Surf (FFS)

Fondée en 1964, la FFS rassemble les activités liées à la pratique du *surf-riding*. Elle compte 309 clubs et a délivré 17 608 licences sur la saison sportive 2015-2016. Les écoles de surf se concentrent sur la façade Atlantique. La FFS propose sept disciplines inspirées de la pratique du surf : le *longboard*, le *bodyboard*, le *kneeboard*, le *skimboard*, le *bodysurf* et le *Stand Up paddle*.

La Fédération Française d'Aviron (FFA)

La FFA a été créée en 1890 et reconnue d'utilité publique en 1922. Elle promeut l'aviron auprès de tous les publics et organise sa pratique sur l'ensemble du territoire national. La FFA regroupe 420 clubs et a délivré 46 045 licences en 2015-2016. L'aviron se pratique sur rivière, sur mer, à banc fixe ou indoor et peut autant constituer un loisir qu'un sport de compétition. Si l'aviron est accessible à tous, il nécessite des connaissances de base en navigation concernant les courants, les marées ou encore les vents.

La Fédération Française de Natation (FFN)

Fondée en 1919, la FFN regroupe toutes les activités liées à la nage. La natation se pratique en tant que loisir ou en compétition. Il existe 7 disciplines dont 2 sont praticables en milieu naturel : la natation en eau libre et la natation estivale. La FFN regroupe 1 326 clubs et a délivré 316 896 licences. 56,7 % des communes françaises possèdent au moins une licence.

La Fédération Française de Voile (FFV)

Créée en 1946, la FFV encadre le sport de voile sous toutes ses formes comme le catamaran, le fun boat, la planche à voile, le dériveur, la voile radiocommandée ou encore la voile traditionnelle. La FFV regroupe 1 057 clubs et a délivré 270 479 licences sur la saison sportive 2015-2016. La voile peut se pratiquer en compétition ou pour le loisir. 42,3 % des communes

⁵ - *Atlas national des fédérations sportives 2019*, saison sportive 2015-2016, Institut de la jeunesse et de l'éducation populaire (INJEP)

françaises possèdent au moins une licence. Le taux de licence pour 10 000 habitants est plus élevé sur la façade Atlantique.

Les fédérations non olympiques

La Fédération Française Motonautique (FFM)

La FFM a été constituée le 8 mars 1922 et reconnue d'utilité publique en juillet 1981. Elle s'occupe du motonautisme, c'est-à-dire des activités de loisir ou sportives motonautiques. Le terme de motonautisme indique l'utilisation d'un engin propulsé par un moteur sur un plan d'eau comme un bassin, une rivière ou la mer. La FFM gère des bateaux, des véhicules nautiques à moteur appelés jets-ski, des aéroglisseurs, des hydroglisseurs et fait du modélisme naval. Elle rassemble 46 clubs et a délivré 1 148 licences en 2016. Les disciplines centrales du motonautisme sont celles du motonautisme de vitesse *offshore* et *onshore* ainsi que l'endurance.

La Fédération Française de Ski nautique et de Wakeboard (FFSNW)

La FFSNW est chargée de la promotion, de l'organisation et du développement du ski nautique, du wakeboard ainsi que toutes les disciplines qui y sont associées. La fédération regroupe 194 clubs et a délivré 16 831 licences sur l'année 2015-2016. Les activités que la FFSNW encadrent sont praticables sur bassin, rivière ou mer. Les activités praticables en mer sont le wakesurf, la course de vitesse, le ski nautique, le baby-ski, le wake bateau, le barefoot et le paraski.

La Fédération Française de la Randonnée pédestre (FFR)

La FFR est née du besoin de représenter les nombreux randonneurs en France le 22 avril 1978. Elle rassemble 130 clubs et a délivré 14 176 licences sur l'année 2015-2016. La FFR encadre les activités de randonnée pédestre sur terre et dans l'eau avec la pratique de la marche aquatique appelée longe-côte. Cette pratique consiste à marcher dans un milieu aquatique comme l'océan, la mer ou un lac avec une hauteur d'eau située entre le nombril et les aisselles. Cette activité se pratique comme loisir ou en compétition.

La Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins (FFESSM)

La FFESSM est l'une des plus anciennes fédérations au monde, elle a été créée en 1848 par un membre fondateur de la Confédération mondiale des activités subaquatiques (CMAS). Elle regroupe 2542 clubs et a délivré 139 490 licences en 2015-2016 soit 24,9 licences pour 10 000 habitants. 43,9 % des communes françaises disposent d'au moins une licence. La FFESSM encadre les activités subaquatiques de loisir et de compétition se pratiquant en mer, en eau vive ou en piscine. Celles qui sont liées à la mer sont : la plongée sous-marine, l'apnée, la pêche sous-marine, la plongée souterraine, l'archéologie avec l'exploration de sites immergés, la course d'orientation ou encore la randonnée.

La Fédération Française des Pêches sportives (FFPS)

Créée le 6 juin 2015, la FFPS encadre les activités liées à la pêche en eau douce ou en mer (comme la pêche en mer en bateau). Elle rassemble 741 clubs et a délivré 9 882 licences soit 2,7 licences pour 10 000 habitants. 2 % des communes françaises disposent d'au moins une licence.

La Fédération Française Nautique de Pêche Sportive en Apnée (FFNPSA)

La FFNPSA encadre les activités de chasse sous-marine en mer. Elle rassemble 42 clubs et a délivré 1 530 licences en 2015-2016.

La Fédération Française de Joute et Sauvetage Nautique (FFJSN)

La FFJSN encadre les activités liées à la joute et au sauvetage nautique. Elle regroupe 108 clubs et a délivré 5 528 licences en 2015-2016. Le taux de licences est plus élevé sur la façade Méditerranée.

II. Les enjeux économiques

1. Les industries du nautisme

La France est le premier constructeur européen de bateaux de plaisance et le second constructeur mondial — derrière les États-Unis. Le secteur industriel du nautisme français est dynamique ; son savoir-faire et son expérience lui confèrent un rayonnement international. Depuis 2013-2014, la filière est en constante progression ; son chiffre d'affaires a presque été multiplié par deux, passant de 736 millions à 1,3 milliard d'euros⁶. Plus spécifiquement, la France est première mondiale dans quatre sous-segments : les voiliers et catamarans habitables, les bateaux pneumatiques, les catamarans de plaisance et de sport ainsi que la glisse. Sur le plan social, les perspectives économiques de la filière incitent les entreprises à recruter depuis plusieurs années. Depuis 2015-2016, les effectifs ont augmenté de plus de 25 % pour atteindre un total de 9 281 emplois en 2020-2021.

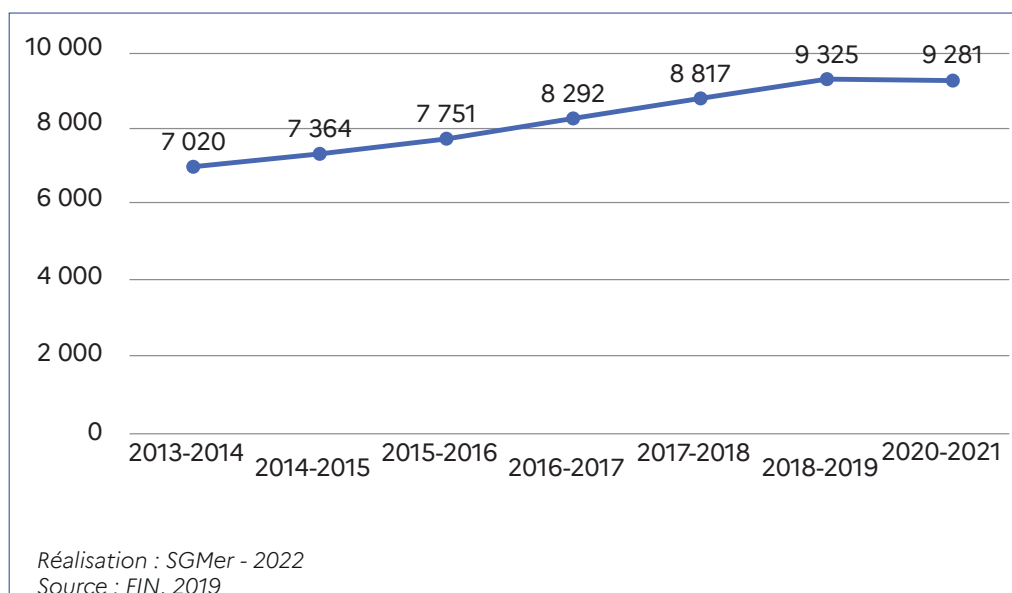


Figure n°4 : Évolution des effectifs des entreprises de construction de bateaux de plaisance.

6 - « Nautisme et Plaisance : Les chiffres clefs 2020-2021 », FIN p. 17

A. Quelques industriels français leaders du marché international

Bénéteau, leader mondial des industries nautiques⁷

Le chiffre d'affaires du groupe s'élève à 1,227 milliard d'euros en 2021 ; 85,6 % de son chiffre d'affaire (CA) provient de la vente de bateaux : bateaux à voile (n°1 mondial), bateaux à moteur par - Bénéteau, Jeanneau Prestige, yachts - CNB, Prestige yacht, Monte Carlo Yachts, catamarans - Lagoon, ou encore bateaux de pêche - Bénéteau pêche. La vente de maisons mobiles de loisirs génère le reste du CA avec les marques O'Hara, IRM et Coco Sweet. Bénéteau réalise 28 % de ses ventes en France, 37 % en Europe et 35 % dans le reste du monde. Son capital est détenu à 34 % par la famille Bénéteau. La majorité des 8 338 employés du groupe est installée en France (6 000 emplois) — et tout particulièrement dans le département de la Vendée —.

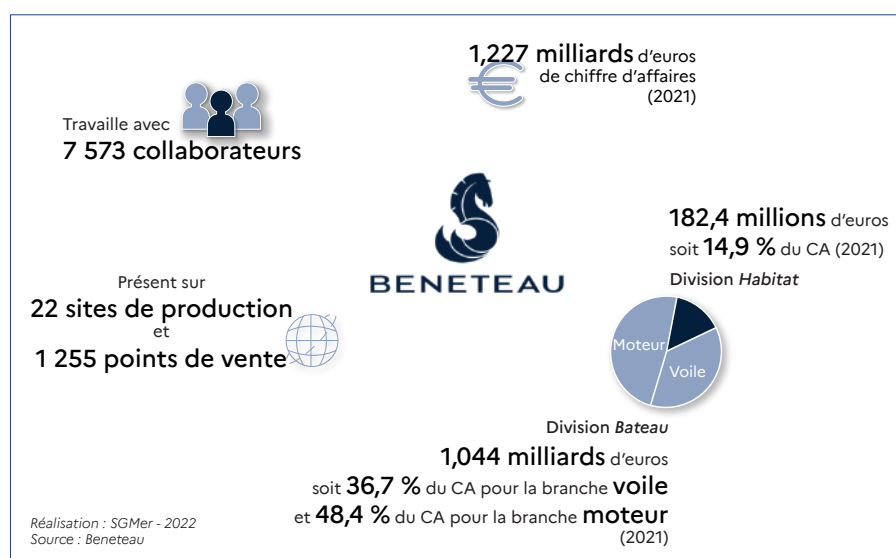


Figure n°5 : Les chiffres clés de Bénéteau en 2021.

Fountain-Pajot⁸

Avec un chiffre d'affaires de 207 millions d'euros en 2019 — soit 50 % de plus qu'en 2018, grâce à l'intégration de l'entreprise Dufour yacht — le groupe est le n°2 de la construction de bateaux de plaisance en France. 81 % de la production est destinée à l'export. L'entreprise Fountain-Pajot emploie 600 salariés et assure l'intégralité de sa production sur deux sites à proximité de La Rochelle.

Grand Large Yachting⁹

Grand Large Yachting est un groupe spécialisé dans la construction de voiliers de voyage. Il fédère 3 marques de monocoques (Allures, Garcia, RM) et

7 - Cf. site internet : <https://www.beneteau.com/fr>

8 - Cf. site internet : <https://www.fountain-pajot.com/>

9 - Cf. site internet : <http://www.grandlargeyachting.com/fr/>

2 marques de catamarans (Outremer, Gunboat). Cette offre est potentialisée par une offre de services complémentaires : formation, maintenance, refit, brokerage, organisation de rallyes autour du monde, etc. Avec un CA 2022 de 94M€ (dont 80 % à l'export), en croissance de 40 % par rapport à 2021, Grand Large Yachting et ses 790 collaborateurs en France se positionnent comme un leader mondial sur son segment de marché.

Zodiac nautic¹⁰

Premier fabricant français de bateaux pneumatiques et semi-rigides, le groupe se compose des marques Zodiac, Bombard, Avon et Aka Marine. Avec un chiffre d'affaires de 25 millions d'euros en 2018, le groupe emploie 500 salariés dans le monde au sein de trois grands sites de aux États-Unis, en Tunisie et en France, à Toulouse. Le groupe est détenu par deux actionnaires français.

Bic Sport / Tahe¹¹

La société française s'impose sur de nombreux marchés : kayak, dériveurs pour enfant, kite surf, windsurf... Bic Sport produit en grande majorité en France. Tous les ans, 70 000 produits sortent de l'usine de Vannes. 80 % de la production est expédiée à l'étranger. En 2019, la société Bic a cédé sa filiale Bic Sport, spécialisée dans les sports de glisse nautique, à la société estonienne Tahé Outdoors.

Nautitech catamarans¹²

Détenue par le groupe allemand Bavaria Yachtbau holding, l'entreprise française a son siège situé à Rochefort. Les chantiers sont situés également à Rochefort, en Vendée et en Gironde. Aujourd'hui, l'entreprise emploie 200 salariés. 80 catamarans sont construits chaque année ; 80 % de la production est exportée dans le monde entier.

B. Un marché tourné vers l'exportation

En 2021, 983 millions d'euros de chiffre d'affaires ont été réalisés à l'export, soit un pourcentage record de 79 % de la production¹³. La plupart des unités ont été envoyées en Europe — Royaume-Uni, Italie, Espagne — et aux États-Unis. Le grand export vers les États-Unis mais aussi le Moyen-Orient et l'Asie est en forte progression (+ 30,8 %)¹⁴, l'Europe après plusieurs années de progression est en revanche en recul (-10,3 %), tout comme les ventes sur le marché français qui affichent un repli de 9,7 %. Le taux d'export a évolué à la hausse depuis une décennie, passant de 62 % de la production nationale en 2008/2009 à 79 %. Parmi ces flux, 37 % sont à destination de l'Union européenne — hors France et Outre-mer — et 42 % est destiné au « grand export ».

10 - Cf. site internet : <https://www.zodiac-nautic.com/fr/>

11 - Cf. site internet : https://tahesport.com/fr_tahesport_fr/

12 - Cf. site internet : <https://www.nautitechcatamarans.com/fr>

13 - « Nautisme et Plaisance : Les chiffres clefs 2020-2021 », FIN p.26.

14 - Ibid. p.26.

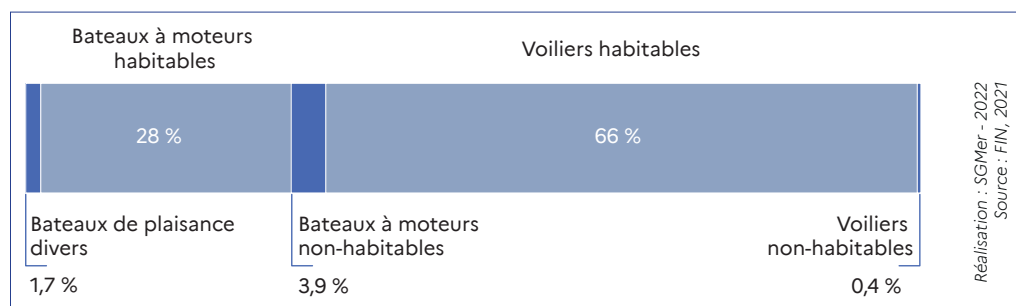


Figure n°6 : Répartition de la production française par type de bateaux (en pourcentage du chiffre d'affaires).

C. Un secteur confronté à un enjeu d'attractivité

Comme pour l'ensemble du monde maritime, le secteur du nautisme et de la plaisance a du mal à attirer et à recruter les collaborateurs dont il a besoin, alors que les opportunités d'emplois sont nombreuses, en particulier chez les constructeurs de navires de plaisance dans les principaux bassins concernés (Bretagne, Pays de la Loire, Sud-PACA, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine). Ce constat vaut autant pour les entreprises que pour le monde de la pratique sportive ou celui des loisirs nautiques. C'est l'un des freins majeurs au développement de la filière malgré les différentes initiatives engagées par la FIN telle que la nouvelle convention collective « de l'industrie et des services nautiques » qui met au premier plan l'impératif d'attractivité de la filière nautique.

De même, alors que les entreprises de la filière industrielle (5 000 entreprises, 42 000 emplois) connaissent un regain d'activité important depuis l'été 2020, cette problématique de recrutement s'est encore aggravée. Près de 1 500 emplois à durée indéterminée sont aujourd'hui proposés par les chantiers français qui n'arrivent pas à les pourvoir, perturbant ainsi la production et handicapant la reprise. Plusieurs facteurs expliquent ces difficultés. Elles tiennent d'abord à la nature des métiers des industries et services nautiques, qui sont des métiers d'ouvriers ou d'ouvriers qualifiés, dits manuels et s'exerçant dans un environnement le plus souvent industriel, souffrant d'un déficit de visibilité et de notoriété. Ces métiers, pour lesquels il n'existe pas ou peu de formation initiale professionnelle, ne font pas partie des orientations les plus valorisées par l'Éducation Nationale. Ils sont aussi concurrencés par d'autres filières, comme le bâtiment, l'automobile, voire l'industrie navale ou aéronautique. La notoriété de la filière nautique n'est pas en rapport avec l'image de la plaisance ; peu de jeunes imaginent la diversité d'emplois dont elle recèle. À ce titre, le rapport sur le nautisme de demain souligne la nécessité de décroisonner les filières, notamment en développant des équivalences plus nombreuses entre certains cursus et diplômes.

Un autre frein au recrutement est lié à la localisation des entreprises de la filière nautique, qui se situent généralement au sein de territoires littoraux. Ceux-ci sont parfois enclavés, éloignés des grands centres urbains, et leur bassin d'emploi est soit surexploité soit faible. Enfin, une dernière difficulté réside dans la structuration même de la filière, composée principalement de

TPE et PME, au sein desquelles la gestion des ressources humaines souffre parfois d'un manque de moyens. La capacité d'anticipation en matière de d'emploi et de recrutement est parfois insuffisante.

2. Quels enjeux pour les ports de plaisance français ?

A. Les ports de plaisance : historique et état des lieux

Les activités des ports de plaisance et les services associés participent en grande partie au rayonnement de ce secteur. Avec près de 6 000 km de côtes et 883 communes en bord de mer, la France dispose d'importantes infrastructures littorales. Ainsi, les filières du nautisme et de la plaisance s'inscrivent dans un système portuaire qui réunit 473 infrastructures portuaires pour 252 000 places de ports sur l'ensemble du territoire national. À cela s'ajoute une quarantaine de ports à sec qui offrent 11 000 places supplémentaires¹⁵. Ces places, dans des marinas, bénéficient d'un ensemble de services liés directement à l'activité portuaire comme les sanitaires, stations météo, carburant, grues de manutention, chantiers, bacs à eaux noires, mais également de nombreux nouveaux services qui se développent au sein des ports comme les conciergeries, les boat-club (location partagés), espaces bien-être...

15 - Cf. site internet : <http://www.ffports-plaisance.com/>

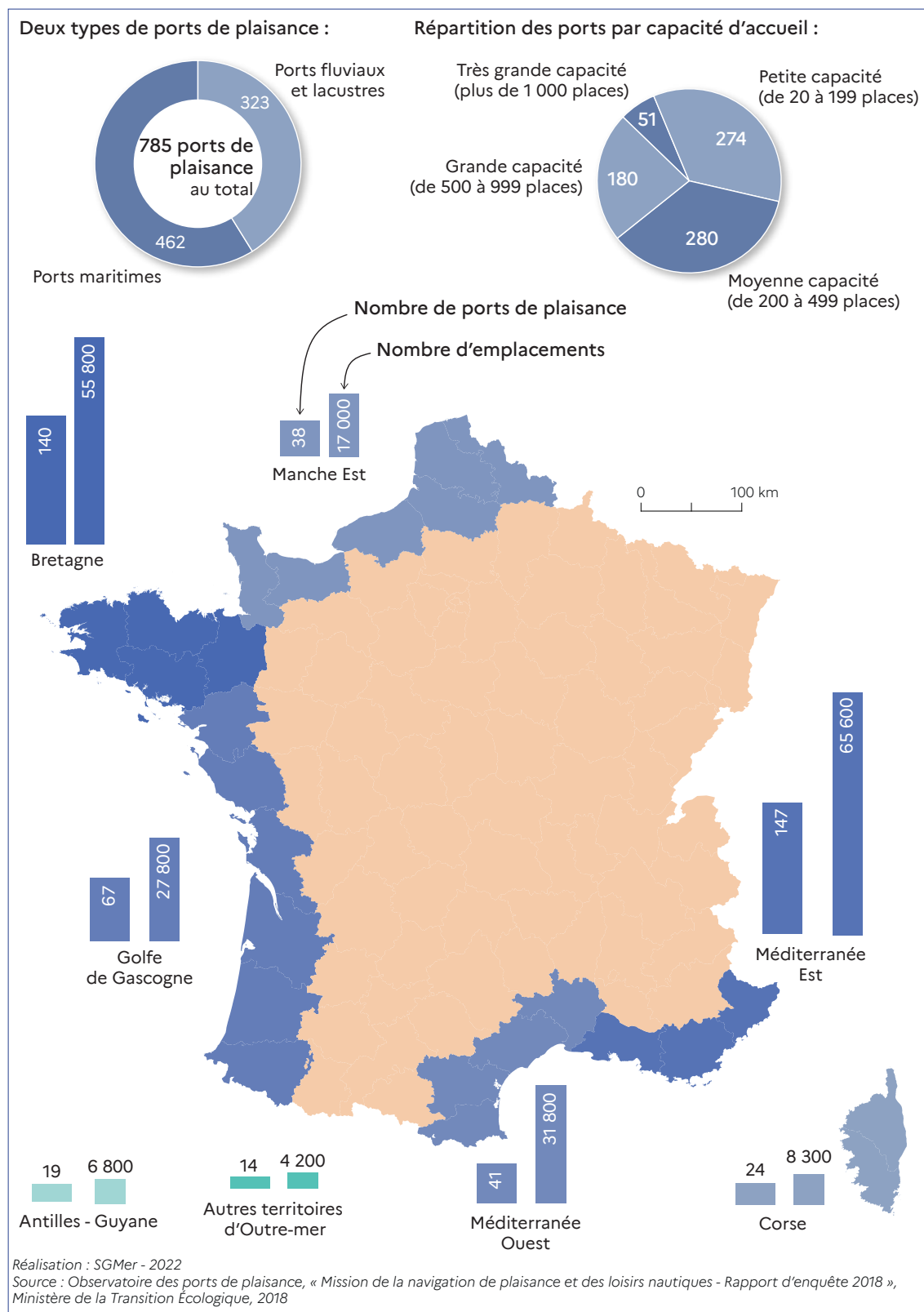


Figure n°7 : Panorama des ports de plaisance maritimes français.

Les deux premiers ports de plaisance créés *ex nihilo* en 1964 sont le port Saint-Pierre des Embiez, sur l'île des Embiez et le port Pierre Canto à Cannes sur la pointe de la Croisette. Compte tenu de l'essor rapide du secteur de la plaisance à partir des années 1960, la construction de nouvelles infrastructures d'accueil des navires étaient nécessaires. C'est dans ce contexte que la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) a été créée en 1979 lors du premier Salon Nautique de Marseille. La FFPP rassemble plusieurs associations et unions régionales¹⁶. La FFPP est l'interlocuteur officiel pour représenter les professionnels des ports de plaisance auprès des pouvoirs publics et dans les instances paritaires. Elle est au service de 400 ports de plaisance présents dans l'Hexagone et Outre-mer, adhérant directement à la FFPP ou aux unions régionales des ports de plaisance. La FFPP fait la promotion du port de plaisance comme acteur incontournable du développement du territoire, poursuit ses missions de défense des intérêts de ses adhérents, les conseille et propose des formations adaptées aux différents métiers¹⁷.

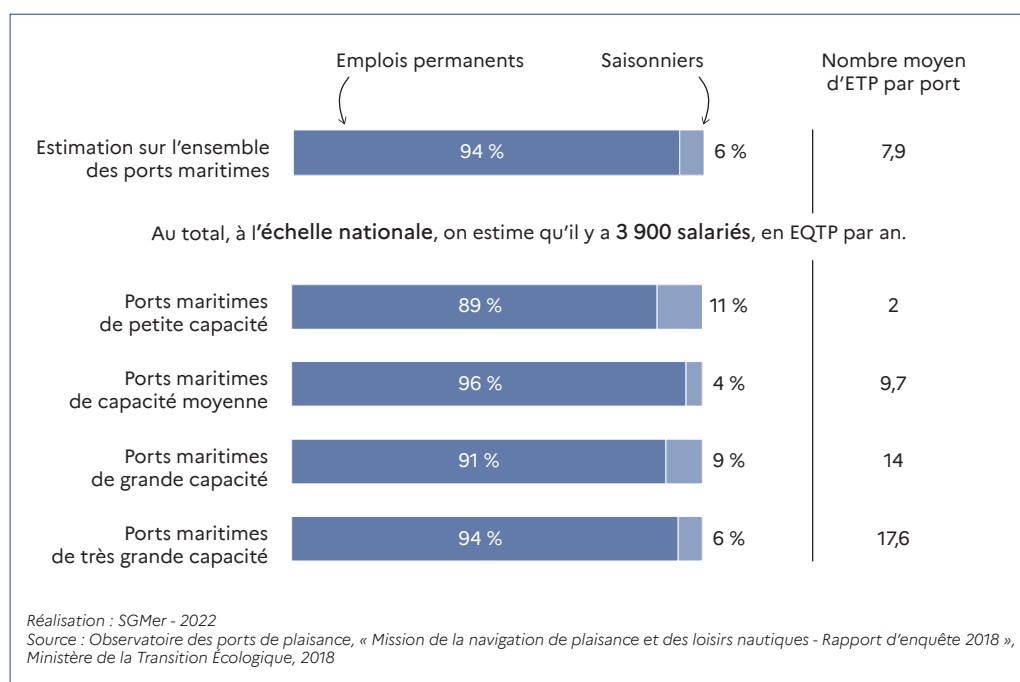


Figure n°8 : L'emploi au sein des ports de plaisance maritimes.

16 - à savoir l'Association des Ports de Plaisance Intérieurs Français (APPIF), l'Association des Ports du Lac Léman (APL), l'Union des Ports de plaisance Provence Alpes-Côtes-d'Azur, l'Union des Ports de plaisance Provence Alpes-Côtes-d'Azur et Monaco (UPACA), l'Union des Villes Portuaires d'Occitanie (UVPO), l'Union des ports de plaisance de Corse (UPPC), l'Association des ports de plaisance de Bretagne (APPB), l'Association des ports de plaisance d'Atlantique (APPA).

17 - Cf. Site internet : <http://www.ffports-plaisance.com/federation-francaise-des-ports-de-plaisance/presentation/>

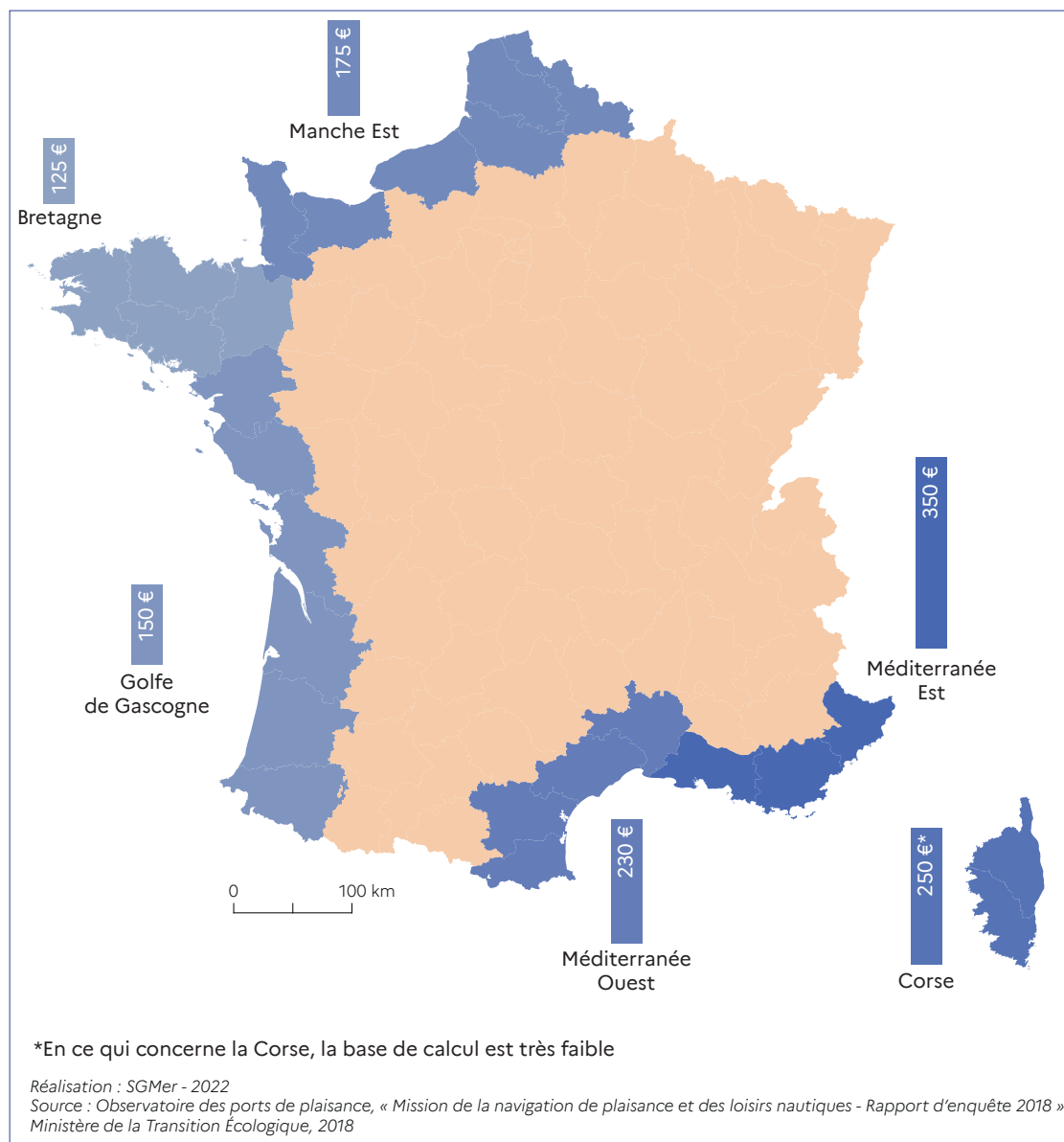


Figure n°9 : Estimation du prix moyen au mètre des places à quai selon la situation géographique du port.

	Prix moyen	Prix médian	Prix médian au mètre
Navire de 6 m	1 101 €	1 012 €	169 €
Navire de 8 m	1 659 €	1 575 €	197 €
Navire de 10 m	2 424 €	2 162 €	216 €
Navire de 12 m	3 311 €	2 866 €	239 €
Navire de 14 m	4 342 €	3 700 €	264 €
Navire de 24 m	10 633 €	6 777 €	282 €

Figure n°10 : Le prix des emplacements dans les ports de plaisance maritimes par taille de navires.

Source : Rapport d'enquête 2018, Observatoire des ports de plaisance, Ministère de la Transition Écologique

B. Les ports de plaisance, des polarités économiques et touristiques du littoral

Les ports de plaisance ont tout d'abord une fonction d'accueil des plaisanciers tout au long de l'année, mais ils ont également une nature touristique liée à l'accueil des plaisanciers de passage. À l'échelle nationale, plus de 3 millions nuitées en escale sont ainsi réalisées chaque année dans les ports de plaisance. Pour la seule région Sud, ce sont ainsi plus de 1,7 millions de nuitées qui sont réalisées en escale chaque année.

Les ports de plaisance ont également une fonction d'accueil du public non plaisancier. En effet, les ports représentent un des maillons de l'interface terre-mer et constituent ainsi une réelle porte d'entrée vers un espace de liberté pour une clientèle qui recherche le contact avec la mer et les bateaux. Le port de plaisance devient ainsi « image de marque » pour la station, témoin de qualité de vie et de dynamisme local.

Le port de plaisance est enfin un pôle d'animation des communes littorales et constitue le support de nombreuses activités et animations, notamment lors de la période estivale.

Les activités commerciales directement en prise avec le port (commerces de proximité, hôtellerie, restauration, services...) bénéficient directement de ce dynamisme des ports de plaisance. Bien que mal évalués à ce jour, les effets économiques induits par les ports de plaisance représentent plus de 3 milliards d'euros.

C. La transition écologique et énergétique, au cœur du développement des ports français

Double interface maritime et terrestre, le port de plaisance représente un maillon crucial entre ces deux espaces. Les ports de plaisance au débouché des bassins versants qui drainent plus de 80 % des pollutions maritimes. L'ensemble des activités maritimes contribuent ainsi « seulement » à 20 % de la pollution en mer et les ports de plaisance y contribuent relativement peu car ils ont investi dès les années 80 dans des équipements visant à améliorer l'insertion environnementale de la plaisance. Le management environnemental des ports de plaisance a ainsi été formalisé dans le cadre de la démarche « Ports propres » initiée en Bretagne dès 1984. Cette démarche s'est ensuite organisée en Languedoc-Roussillon dans le cadre d'un label au cours des années 90, avant de se structurer pleinement à partir de 2003 en région PACA. La démarche « Ports propres » a été normalisée par l'AFNOR en 2010 et a abouti à la création de la certification européenne « Ports propres ».

La certification européenne « Ports propres » signe l'excellence des ports de plaisance dans leur gestion des problématiques environnementales marines et littorales. La certification résulte dans un premier temps par une procédure composée de cinq étapes :

- *Etablir un diagnostic environnemental*, qui est constitué d'un état des lieux de l'existant, d'une hiérarchisation des sources de pollution et d'un programme d'actions pour améliorer la protection de l'environnement ;
- *Lutter contre les pollutions chroniques* liquides et solides produites par les activités portuaires et les usagers ;
- *Lutter contre les pollutions accidentelles et réaliser des économies d'eau et d'électricité* ;
- *Former le personnel portuaire* ;
- *Sensibiliser les usagers du port.*

Différentes mesures doivent être prises pour obtenir la certification « Ports propres » telles que la mise en place d'équipements pour traiter les eaux de carénage des navires ou bien l'installation de barrages flottants et absorbants à l'entrée des ports pour limiter les conséquences d'une pollution accidentelle. En France, on dénombre 165 ports engagés ou certifiés « Ports propres » en septembre 2022.

Afin de proposer aux gestionnaires de ports de plaisance des outils encore plus vertueux en matière environnementale, la Fédération française des ports de plaisance et l'ensemble des unions régionales ont développé la norme « ports propres actifs en biodiversité ». Cette norme vise à rendre les ports contributeurs en matière de biodiversité en développant des infrastructures maritimes et terrestres tels que des récifs et nurseries artificiels, et des bonnes pratiques comme la replantation d'espèces endémiques...

La certification est validée par un organisme indépendant (AFNOR Certification). Ce sont les uniques certifications environnementales spécifiques aux ports de plaisance qui existent dans le monde. La liste des ports français

certifiés ou en cours de certification est disponible sur le site « Ports propres »¹⁸. La Fédération française des ports de plaisance et l'ensemble des unions régionales travaillent actuellement au renouvellement de la norme européenne afin de la passer à un niveau mondial, sous forme de norme ISO. L'Union des ports de plaisance de Provence Alpes Côtes d'Azur et Monaco est l'union régionale pilote de ces démarches à l'échelle nationale.

D. La transition numérique et technologique, nécessaire au renouvellement générationnel

Depuis plusieurs années, force est de constater que le vieillissement de la population des plaisanciers reste au cœur des problématiques de la filière. Les plaisanciers qui achètent un bateau ont en moyenne 54 ans et la catégorie des cadres supérieurs est surreprésentée par rapport aux autres catégories socio-professionnelles (CSP). L'essentiel des plaisanciers des zones littorales sont des retraités résidant à proximité du port de plaisance où se situe leur bateau et pratiquent des sorties à la journée sans utiliser fréquemment les autres services portuaires. Le modèle pourrait être en perte de vitesse à moyen terme s'il ne parvient pas à séduire les nouvelles générations.

Afin d'améliorer le cadre de vie et le confort des plaisanciers, les ports proposent ainsi de nouveaux services qui s'inscrivent dans les transformations numériques de notre société. Afin de favoriser l'implantation d'une activité économique pérenne dans les ports de plaisance, l'installation de la fibre optique est indispensable. La transition numérique des ports nécessite également la création d'un système d'information intégré qui regroupe les différentes applications de gestion portuaire ainsi qu'un espace client permettant d'accéder aux services portuaires et d'effectuer les paiements en ligne. Cet accès à des services dématérialisés et accessibles à distance est crucial pour inciter des publics plus jeunes à rejoindre la communauté des plaisanciers et ainsi faire vivre les services et les infrastructures.

Parmi les autres solutions qui se dessinent pour redynamiser le modèle de ces ports, la plaisance collaborative ouvre une voie prometteuse.

Le développement de plateformes numériques de mise en relation entre particuliers a considérablement transformé les habitudes des plaisanciers et permis d'élargir leurs pratiques. Ainsi, de nouveaux types d'usage se sont développés¹⁹ :

- *Co-navigation ou navigation partagée* : la navigation partagée permet à des particuliers de partager une sortie en mer, avec le propriétaire d'un bateau ;
- *Location de bateaux entre particuliers* : la location de bateaux entre particuliers permet à des plaisanciers non-propriétaires de louer un bateau, à la journée ou pour une plus longue période, auprès d'un

18 - <https://www.ports-propres.org/>

19 - Etude APPB 2017 : « La plaisance collaborative : état des lieux et enjeux pour les gestionnaires de port ».

plaisancier propriétaire. Si le propriétaire l'autorise, il est parfois possible de bénéficier à bord des services d'un skipper professionnel ;

- *Location de bateaux à quai* : la location de bateaux à quai permet à des particuliers d'avoir accès pour quelques nuits à un logement flottant. Selon les offres, il est possible de louer l'ensemble d'une unité ou seulement une cabine ;
- *Bateaux partagés* : il s'agit de partager l'usage d'un bateau pour diviser les coûts de son entretien. Plusieurs modèles économiques existent : la propriété du bateau peut être partagée entre plusieurs personnes, ou le bateau peut appartenir à une tierce structure et ses membres mutualisent son usage.

Des entreprises innovantes françaises profitent de ce dynamisme et accélèrent cet essor. Ainsi, en 2016, Samboat et Click & boat ont chacune levé 1 million d'euros pour démarrer leur expansion européenne. La location entre particuliers n'a pas éclipsé la location professionnelle. Des loueurs comme GlobeSailor® ou Dream Yacht Charter se développent à un rythme soutenu. La location maritime a enregistré une croissance de 10 % en 2019. Les plateformes numériques favorisent la démocratisation de la pratique et un accès facilité à ces loisirs pour les jeunes générations, sans pour autant entrer en conflit avec les usages plus traditionnels.

Ces nouveaux usages de la plaisance représentent une réelle source d'attractivité pour la filière cependant, leur accueil au sein de l'espace portuaire et maritime pose parfois des questions juridiques complexes. Le développement de location à quai pose notamment un certain nombre de difficultés pour les gestionnaires de port (sécurité, voisinage, taxe de séjour...). Il est urgent de lancer une réflexion sur l'encadrement légal de ces activités

E. Les transformations sociales et territoriales

L'objectif de la transformation sociale des ports de plaisance est de mieux adapter l'offre de service au regard des nouveaux besoins de la clientèle. Les ports maritimes doivent répondre à un enjeu d'attractivité directement en lien avec leur territoire. Il s'agit par exemple de tisser des liens plus forts et permanents avec les acteurs du secteur touristique pour rendre les escales plus attractives. Dans cette perspective, les ports de plaisance apparaissent comme des maillons essentiels de la relation « rétro littorale ». Ce sont des portes d'entrée vers un tourisme de proximité sur le littoral facilement accessible pour le plaisancier. Ces objectifs sont en lien avec la recherche d'une clientèle de « non plaisanciers » qui seraient susceptibles d'utiliser les lieux de convivialité — espaces verts, activités nautiques, lieux de restauration... — et ainsi dynamiser la vie sur le site portuaire. Cette meilleure intégration du port avec le « rétro littoral » implique de faire évoluer les métiers et compétences des agents portuaires. Il s'agit également de proposer des formations plus adaptées aux enjeux contemporains, notamment en lien avec les problématiques de gestion environnementale et sanitaire des ports.

II. Les enjeux environnementaux

1. Déconstruire et recycler les navires de plaisance

A. La gestion publique des navires abandonnés

Les services de l'État comme les collectivités locales et les ports de plaisance font face à une recrudescence de cas d'épaves et de navires de plaisance abandonnés. Or, ces situations s'accompagnent d'une pollution résiduelle pouvant causer des dommages à l'environnement marin : la désagrégation des coques en résine dans le milieu marin est considérée comme une source de pollution plastique venant de la mer mais aussi de déversement de produits dangereux comme des hydrocarbures.

Le ministère de la transition écologique a créé la première filière REP (responsabilité élargie des producteurs) de déconstruction des bateaux de plaisance en 2019 en instaurant un dialogue constructif avec les acteurs industriels représentés par la FIN. L'éco-organisme national, l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER), permet de gérer la déconstruction et le recyclage des bateaux de plaisance et de sport en fin de vie. La déconstruction est financée par une éco-contribution perçue sur les ventes de navires neufs et par l'affectation d'une quote-part du Droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)²⁰. À ce jour, plus de 5 800 bateaux ont été déconstruits par l'intermédiaire du réseau de centres de déconstruction agréés créé par l'APER²¹. Les bateaux concernés ont une taille comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres. L'APER traite l'ensemble des étapes de déconstruction d'un bateau : dépollution, démantèlement, déconstruction, traitement et valorisation des déchets.

20 - L'acte de francisation peut être associé au paiement par le propriétaire d'une taxe appelée Taxe annuelle sur les engins maritimes de plaisance (TAEMP). La TAEMP est calculée en fonction de la puissance administrative du ou des moteurs du bateau – chevaux administratifs – et de la longueur de la coque. La TAEMP représente environ 50 millions d'euros par an. Les attributaires de cette taxe sont pluriels : outre le budget de l'État, d'autres organismes se partagent les recettes de la TAEMP : le Conservatoire du Littoral, la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) depuis le 1^{er} janvier 2018 et les éco-organismes en charge de la filière de recyclage des navires depuis le 1^{er} janvier 2019.

21 - Rapport « Le Nautisme de demain », Y. Lyon-Caen et G. Sellier, décembre 2021.

Malgré un premier bilan positif, les demandes de déconstruction sont aujourd'hui inférieures aux estimations qui avaient été réalisées par l'ADEME dans le cadre de la préfiguration de la filière qui s'élevaient à 20 à 25 000 déconstructions en cinq ans. Une des raisons identifiées est que les navires sont des biens de grande taille pour lesquels le coût de transport, non pris en charge par l'APER dans le cadre de son cahier des charges, est très élevé et même bien souvent supérieur au coût de sa déconstruction. À titre d'exemple, le coût moyen de transport d'un monocoque de 6 mètres s'élève entre 450 et 600 euros alors que sa déconstruction coûte 400 euros. Pour un multicoque de 12 mètres, le coût est estimé entre 3 000 et 4 500 euros pour le transport et 2 000 euros pour la déconstruction...

À compter du 1^{er} janvier 2023, la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (loi dite « AGECE ») prévoit la prise en charge par l'éco-organisme de la filière des opérations de collecte et de transport des bateaux usagés. Compte tenu des coûts générés par l'enlèvement et le transport, cette nouvelle obligation nécessite une réévaluation du modèle économique de la filière. Un autre levier d'action serait l'accélération du rythme de création de nouveaux centres de déconstruction par la simplification des démarches administratives encadrant les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) afin de disposer d'un maillage plus dense et donc plus efficace²².

B. Recyclage des matériaux : un enjeu d'innovation

Les entreprises de recyclage, désignées sous le nom de Prestataires de Traitement, constituent le maillon opérationnel de la filière française de déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie. Elles réalisent des opérations d'entreposage, de dépollution, de démontage et de découpage des bateaux. Les centres de déconstruction sont situés sur l'ensemble du territoire national, tout particulièrement dans les départements littoraux, fluviaux et lacustres pour des questions de proximité.

Aujourd'hui, le composite représente 66,7 % des déchets issus de la déconstruction des navires de plaisance. Alors que les autres déchets (métaux, bois, etc.) sont recyclés, 2/3 des déchets issus du composite font l'objet d'une valorisation énergétique sous forme de Combustibles Solides de Récupération (CSR) et 1/3 est incinéré ou enfoui. Les CSR sont obtenus en broyant des matériaux non recyclables et non dangereux, pour obtenir un mélange à fort pouvoir calorifique (PCI). Ils sont principalement utilisés comme combustibles par les cimenteries ou en réseau de chaleur urbain.

Deux voies s'offrent pour relever le défi du composite : trouver des matériaux alternatifs pour la coque et le pont des navires aux propriétés comparables et progresser sur sa valorisation et son recyclage.

22 - Rapport « Le Nautisme de demain », Y. Lyon-Caen et G. Sellier, décembre 2021.

2. La décarbonation

Comme tous les autres secteurs industriels français, l'industrie nautique poursuit un objectif de décarbonation de ses activités. Les constructeurs français sont principalement des concepteurs-assembleurs. Dans l'amélioration de la performance environnementale de leurs produits, ils dépendent pour une part importante de leurs fournisseurs (secteur de la chimie pour les coques notamment ou des motoristes pour la propulsion).

Bien que la plaisance soit à l'origine de 0,4 % du total des émissions de CO₂ du secteur des transports²³, en France et plus largement en Europe, les attentes des clients évoluent en partie vers une navigation plus douce, moins bruyante, une maîtrise de la consommation et non vers la puissance maximale. Comme dans d'autres secteurs, la tendance est également au développement de la copropriété, de l'usage partagé et de la location. Ces évolutions impactent directement la consommation de carburant et donc les émissions, et poussent les industriels à s'adapter pour y répondre. Il faut aussi tenir compte du fait que les navires de plaisance sont des biens dont la durée de vie est particulièrement longue. Aussi, si l'on considère l'ensemble du cycle de vie d'un bateau, la part de l'impact environnemental liée à l'usage du bateau est plus importante que celle liée à sa production.

De nombreuses évolutions technologiques ont ainsi contribué à réduire significativement les émissions liées à l'usage du bateau : le design des hélices, la gestion électronique de l'alimentation en carburant... À titre d'illustration, en seulement 10 ans, un moteur typique hors-bord à essence de 200 CV a vu sa taille réduite de 17 %, diminuant d'autant sa consommation en carburant et ses émissions de gaz à effet de serre.

23 - https://ec.europa.eu/growth/document/download/cb8bfec9-ea25-4d9c-ab7b-72dbf2f95fab_en

3. La biodiversité : le cas du mouillage et la protection des herbiers marins

Depuis plusieurs années, des experts scientifiques ont constaté la disparition progressive des herbiers de posidonie en Méditerranée et des herbiers de zostère en Atlantique. L'artificialisation des côtes, le chalutage, le réchauffement climatique, la pollution de l'eau et le mouillage des navires participent à la destruction de cet écosystème marin. En Méditerranée, 10 % de la surface des posidonies a été détruite au cours des 100 dernières années. Or, la posidonie et la zostère sont des espèces marines protégées. À ce titre, d'après l'arrêté du 19 juillet 1988 relatif à la liste des espèces végétales marines protégées, il est interdit de les détruire et de les utiliser. C'est pourquoi le monde du nautisme et l'État se sont mobilisés sur la problématique du mouillage qui met en danger ces espèces.

A. Les herbiers, des écosystèmes fragiles

Les herbiers de posidonie

La posidonie est une plante à fleurs endémique de Méditerranée. Elle se développe sur le long du littoral entre 0 et 40 mètres de profondeur selon la luminosité et le taux de salinité. La posidonie est constituée de tiges rampantes généralement enfouies dans le sédiment appelés rhizomes au bout desquels poussent des faisceaux de feuilles. Elle croît horizontalement de 3 à 5 centimètres par an d'où sa fragilité. La posidonie pousse en herbiers. En 2014, les herbiers de posidonie couvraient près de 80 000 hectares des eaux françaises de Méditerranée²⁴. L'herbier de posidonie possède un rôle économique important pour le domaine de la pêche. S'il couvre moins de 2 % de la surface, 20 à 40 % des prises de la pêche en Méditerranée sont possibles grâce à la présence des herbiers²⁵ car ils constituent un écosystème refuge pour des milliers d'espèces. Ils forment pour les poissons une frayère, c'est-à-dire un lieu pour pondre et un habitat pour les larves et les juvéniles. Les feuilles de la posidonie permettent une protection des espèces marines qui y habitent vis-à-vis des prédateurs. L'herbier de posidonie a aussi une valeur écologique importante puisque ses rhizomes absorbent du carbone et permettent ainsi de limiter l'accroissement du CO₂ produit par les activités humaines. Il participe aussi à l'amélioration de la qualité des eaux littorales par son importante production d'oxygène. Ses rhizomes protègent les plages contre l'érosion et stabilisent les dunes.

24 - Dossier de presse, *Conférence maritime régionale relative aux herbiers de posidonie du 26 avril 2019*, Préfecture maritime Méditerranée

25 - Dossier de presse, *Conférence maritime régionale relative aux herbiers de posidonie du 26 avril 2019*, Préfecture maritime Méditerranée

Les herbiers de zostères²⁶

La zostère marine est une plante à fleurs qui se développe sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique. Elle possède des faisceaux de feuilles fixés sur des rhizomes. Cette plante s'ancre dans le sédiment grâce à ses racines. La zostère marine est sensible aux conditions de sédimentation puisqu'elle est fixée dessus. En cas de perte de sédiments, elle peut se déchausser ; en cas d'accroissement trop important de sédiments, elle pourrait être ensevelie. Elle peut vivre dans différentes conditions d'hydrodynamisme. La zostère marine pousse en herbiers, possédant un rôle écologique important. De la même manière que l'herbier de posidonie, il joue un rôle d'habitat. Les crustacés et poissons se servent de l'herbier pour se nourrir et se protéger des prédateurs grâce à la densité des feuilles. C'est aussi un lieu dans lequel les poissons et les espèces invertébrés peuvent se reproduire. Il constitue également une nourriture pour plusieurs oiseaux migrateurs. Enfin, les herbiers de zostères permettent d'oxygéner l'eau et d'amortir la houle.

B. La protection des herbiers

L'impact du mouillage sur les herbiers

Le mouillage est une manœuvre qui consiste à maintenir le bateau à l'ancre. Cette pratique participe à la destruction des herbiers de posidonie. Au moment de l'ancrage, l'ancre vient casser partiellement les rhizomes par son poids. Une fois posée, le déplacement de la chaîne avec l'hydrodynamisme racle les herbiers. La remontée de l'ancre vient arracher des mottes d'herbier. Ainsi, le mouillage est une des causes de la disparition des herbiers.

Mettre en place une nouvelle réglementation : l'exemple de l'arrêté préfectoral en Méditerranée²⁷

L'arrêté préfectoral n°123/2019 fixant le cadre général du mouillage et de l'arrêt des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée renforce la protection des espaces marins — dont les herbiers de posidonie — face à la pratique du mouillage. Il est applicable à tous les navires ayant l'intention de mouiller ou de s'arrêter dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales françaises de Méditerranée. Seuls les navires d'État français et les navires de la Marine nationale en missions opérationnelles en sont exemptés. Cet arrêté dispose que le mouillage ne doit pas porter atteinte à la conservation, ni conduire à la destruction, à l'altération ou à la dégradation d'habitats d'espèces végétales marines protégées et à cette fin, il établit des zones de mouillage autorisées en fonction de la taille du navire. En cas de non-respect des dispositions de l'arrêté préfectoral, des peines sont prévues aux articles L. 5241-2 du Code des transports, R. 610-5 et 131-13 du Code pénal.

26 - Fiche de synthèse n°5 Habitat « Herbiers », Mars 2010, Ifremer

27 - Arrêté préfectoral n°123/2019 fixant le cadre général du mouillage et de l'arrêt des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée

L'établissement de Zones de Mouillage et d'Équipements Légers (ZMEL)

Face à l'impact écologique et économique de la pratique du mouillage, le décret du 6 juin 2020 encourage le développement de ZMEL²⁸. Elles résultent de la mesure n°55 du Comité Interministériel de la Mer de 2018 dans laquelle le Gouvernement s'est engagé à adapter la réglementation pour favoriser le développement de zones et d'équipements de mouillage plus écologiques et à préserver les habitats marins fragiles. Les ZMEL ont pour objectifs de limiter les mouillages sauvages qui occupent illégalement le domaine public maritime et leurs impacts sur l'écosystème marin.

Le Ministère de la Transition Ecologique a publié un guide méthodologique encadrant la création, la gestion et l'organisation des ZMEL. D'après ce guide, les ZMEL permettent d'aménager et de délimiter le domaine public maritime avec une aire d'accueil et de stationnement temporaire pour les navires. Elles visent à encadrer la pratique du mouillage dans des secteurs fréquentés par les plaisanciers. Ce ne sont pas des installations portuaires car elles accueillent des équipements légers. Les projets de ZMEL doivent être compatibles avec les objectifs environnementaux. L'autorisation ZMEL prend la forme d'une convention entre l'État et le pétitionnaire. D'après le guide méthodologique, un site d'implantation de ZMEL doit être abrité et faiblement exposé au vent ainsi qu'à la houle. Ces projets de ZMEL sont soumis à un examen par l'autorité environnementale compétente avant toute demande de convention. Des études d'impact sont effectuées pour déterminer les impacts environnementaux qu'une ZMEL pourrait avoir.

28 - Cf. site : <https://www.mer.gouv.fr/mouillages-de-navires-en-dehors-des-ports>

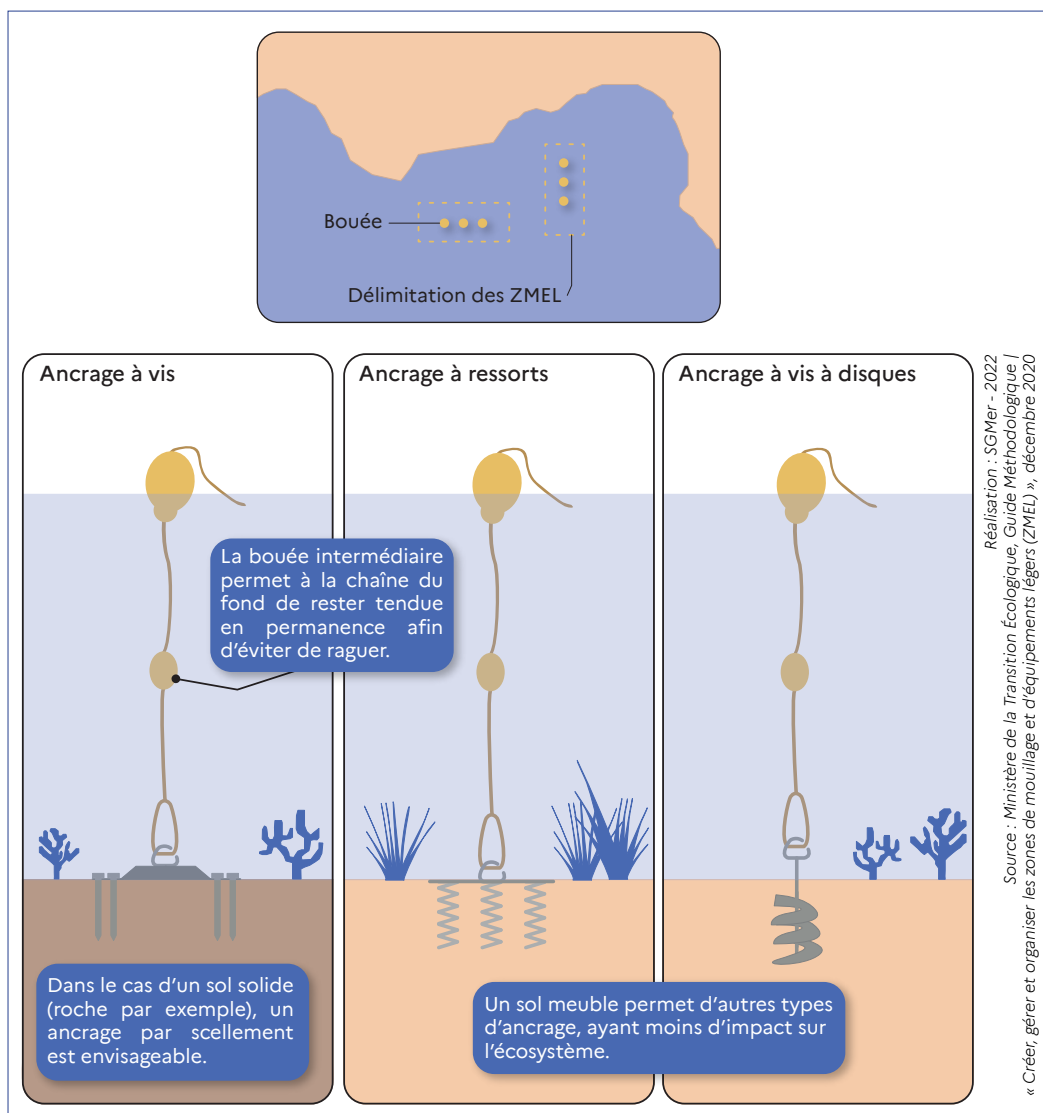


Figure n°11 : quelques exemples de mouillages écologiques trouvables en ZMEL.

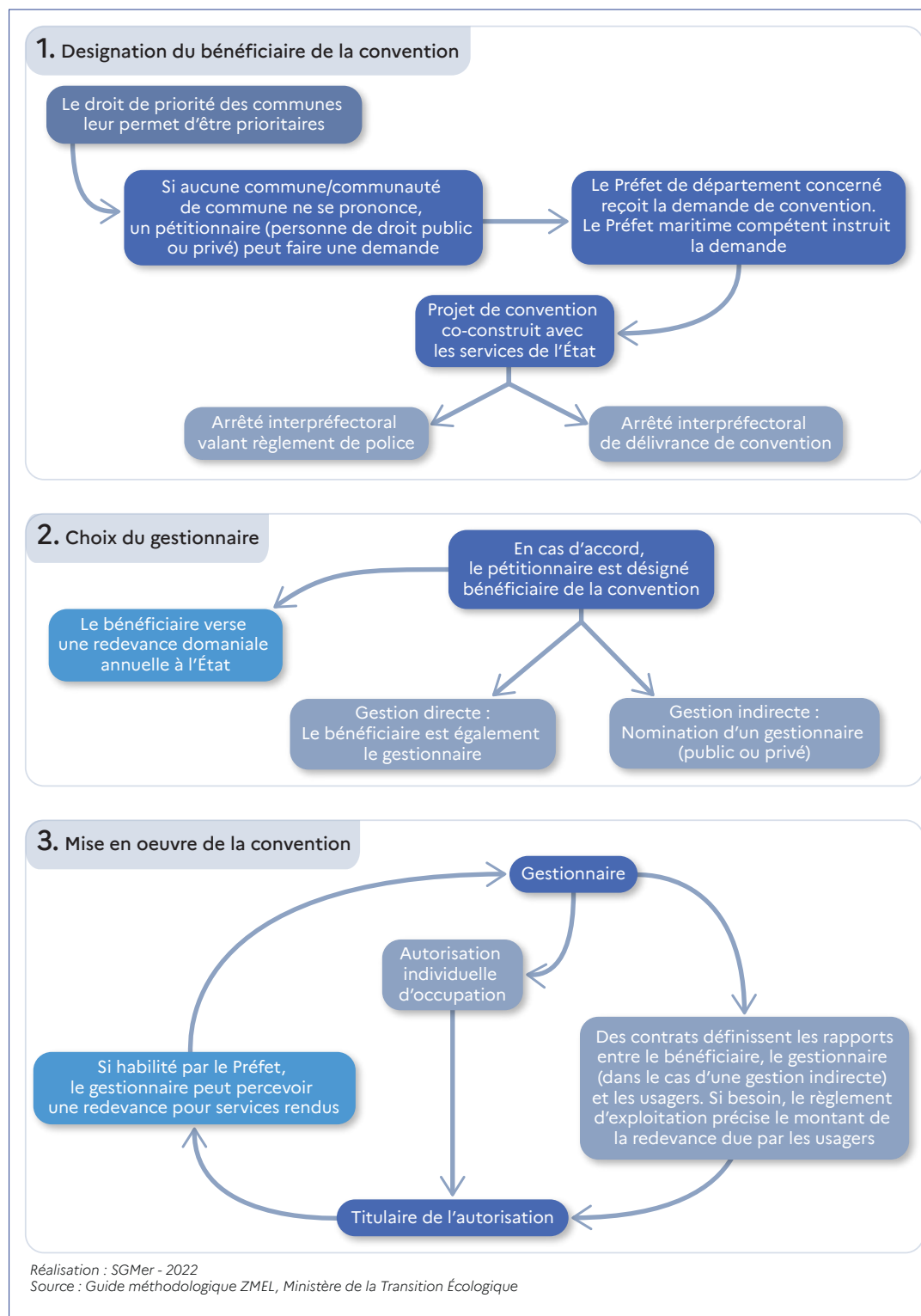


Figure n°12 : Le fonctionnement d'ensemble d'une ZMEL.

1. Désignation du bénéficiaire de la convention

L'autorisation ZMEL prend la forme d'une convention entre l'État et le pétitionnaire. Les communes et groupements de communes sont prioritaires pour demander la mise en place de ces zones d'utilité publique, mais s'ils ne se prononcent pas, toute personne de droit public ou privé peut déposer une demande d'autorisation ZMEL.

La convention fait l'objet de discussions entre le service de l'État instructeur (c'est-à-dire le préfet maritime compétent) et le demandeur.

2. Choix du gestionnaire

Le demandeur peut ne pas gérer directement la ZMEL et donc déléguer à un gestionnaire cette responsabilité. Cependant, le demandeur de l'autorisation ZMEL reste responsable des installations et, à ce titre, verse obligatoirement une redevance domaniale à l'État.

3. Mise en œuvre de la convention

Durant la mise en œuvre, les contrats organisent les rapports des différentes parties prenantes et cantonnent les droits du titulaire de l'autorisation. Le gestionnaire reste responsable de sa zone et doit en assurer le respect des règles par les occupants. Il peut toucher une redevance, en cas d'accord du préfet, qui l'affecte à l'entretien de la ZMEL.

La mise en place de coffres destinés à la grande plaisance

Le plan gouvernemental « Destination France 2030 » de novembre 2021 prévoit de financer à hauteur de 4 millions d'euros la pose de coffres destinés à la grande plaisance. L'installation consiste à placer sur un fond marin sableux et non fragile, un bloc de ciment auquel se rattache deux bouées intermédiaires. Le navire de plaisance s'amarre ensuite à un caisson flottant. Ces installations plus lourdes que les ZMEL sont principalement destinées aux grands yachts et aux navires de croisière qui sillonnent les côtes méditerranéennes.

Conclusion



La filière du nautisme et de la plaisance génère une activité économique importante en France. Les études récemment menées dans le cadre du Comité du nautisme et de la plaisance montrent que plus de 150 000 emplois directs et indirects sont concernés par l'activité nautique en France. Les nombreux segments industriels et de services sont dynamisés par un marché domestique important et un marché international porteur. Les acteurs pluriels de la filière du nautisme et de la plaisance sont complémentaires dans les services fournis et dans les activités menées. Si la situation économique et sociale est globalement favorable, plusieurs enjeux majeurs se dressent devant la plaisance et le nautisme tels que le renouvellement des usages et des usagers, l'attractivité des métiers ou la réduction de l'empreinte environnementale, dont le traitement sera déterminant pour le dynamisme de la filière. L'insertion environnementale des activités nautiques et de plaisance est bien sûre cruciale, cependant la spatialisation des usages doit veiller à garder des espaces de liberté pour naviguer en mer car la liberté de navigation reste le premier facteur d'attractivité d'une filière majeure pour le territoire national.

