



## Le point de vue de UNAN et FNPAM dans le cadre du débat public « La mer en débat »

L'Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN) et la Fédération Nationale des Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée (FNPAM) sont les deux principales fédérations qui regroupent la majorité des associations de plaisanciers qui naviguent sur le littoral de la France métropolitaine. Nous sommes membres de la CNP, Confédération du Nautisme et de la Plaisance, qui regroupe la plupart des acteurs de ce secteur dont les constructeurs, les fédérations sportives, les écoles de voile, les fédérations de ports, les professionnels du nautisme, ... chacun de ces acteurs ayant toujours mis en avant la liberté de navigation dans

[www.unan.fr](http://www.unan.fr)  
[www.fnpam.net](http://www.fnpam.net)



## Qui sommes-nous ?

La plaisance que nous représentons utilise des « navires » très divers. On a souvent l'image du voilier, du semi-rigide ou du pêche promenade, ... Ce monde du navigateur-plaisancier pratique la navigation loin ou proche des côtes en allant de port en port, en pratiquant la pêche, la plongée, ...

Ces bateaux sont amarrés dans des « ports d'attache », des zones de mouillages, des ports à sec, ou simplement à partir de cales de mise à l'eau. Dans la majorité des cas, ces bateaux sont immatriculés.

## La plaisance, un acteur majeur du littoral marin

Le Nautisme est une des premières activités économiques du littoral.

Acteur majeur du tourisme côtier, il a fait revivre de nombreux ports ou côtes abandonnés suite au déclin de la pêche, du commerce maritime, des chantiers de construction navale, des activités de la marine nationale, ... Couplées aux autres loisirs nautiques, ces activités récréatives sont récentes, diverses et évolutives. Elles sont mal représentées auprès des pouvoirs publics en comparaison des occupants historiques de la mer que sont la pêche professionnelle, la conchyliculture ou les lobbies puissants des EMR (énergies marines renouvelables).

Pourtant la mer-loisir dans ces zones de l'atlantique et de la méditerranée profite à des millions d'usagers. Cela représente environ un million de navires et plus de 450 ports de plaisance !

Beaucoup de communes ont besoin de leur port de plaisance pour améliorer ou développer leur attractivité touristique. Elles les ont intégrées



dans une démarche toujours respectueuse de l'environnement.

La mer est fréquentée par de nombreux usagers, pêcheurs professionnels ou amateurs, navires de commerce ou de combat, plaisanciers-navigateurs ou pratiquants de loisirs nautiques, ... Il y a toujours eu des « conflits » d'usage entre ces différents acteurs mais ceux-ci sont le plus souvent réglés au travers d'instances de consultations réunies localement. Les zones maritimes exclusivement réservées à certains usagers ont généralement généré d'importants désaccords de la part des autres usagers surtout si le projet implique une dégradation environnementale mal contrôlée.

La FNPAM et l'UNAN recherchent donc toujours ce partage de la mer même si certaines règles sont nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité de navigation.

## Nos préoccupations communes

### a. La gestion des ports et des ZMEL (zones de mouillage et d'équipements légers)

Les dispositions contenues dans le Code des Transports prévoient certes la représentation des plaisanciers au sein des conseils portuaires, dont sont membres de droit les plaisanciers désignés par leurs pairs, mais cette instance n'est que consultative.

Ce conseil portuaire doit légalement être réuni au moins deux fois par an à l'initiative de l'élu président de la collectivité locale "propriétaire" du port (maire, président du conseil départemental, ...). Celui-ci s'en

affranchit parfois et les recours sont largement ignorés.

Il doit donner son avis sur le budget du port, les tarifs de la « redevance d'amarrage » ou autres « droits d'usage » ... qui sont appliqués aux usagers.

Ces réunions devraient permettre un échange entre le propriétaire, son concessionnaire exploitant du port et les représentants des usagers. C'est loin d'être toujours le cas (même si certains ports sont exemplaires) alors qu'il pourrait y avoir un réel moment de démocratie participative si élus locaux et concessionnaires écoutaient les plaisanciers, qui sont « leurs clients », en tant que principaux usagers du port de plaisance. Ces derniers contribuant majoritairement au budget de leur port, il est démocratiquement correct que leurs représentants soient écoutés.

Dans ce contexte, on comprend mieux pourquoi dans chaque port de plaisance, des associations de plaisanciers se sont créées, indépendamment des clubs à vocation régatière ou des écoles de voile, pour mieux se faire entendre et défendre les intérêts légitimes des usagers.

Aussi nous demandons que le législateur corrige son oubli en modifiant le Code des transports, de façon à ce que les plaisanciers désignés et membres du Conseil Portuaire, puissent participer avec voix délibérative à la gouvernance de leur port de plaisance.

Les ZMEL sont actuellement dotées d'un « conseil des mouillages ». Cette indispensable structure de concertation gestionnaire/usagers ne trouve cependant aucune assise réglementaire. C'est pourquoi, il conviendrait de formaliser l'existence de ce conseil des mouillages par l'insertion d'un alinéa évoquant les modalités de gestion propres aux ZMEL dans le texte réglementaire relatif aux zones de mouillages et d'équipements légers.

## **b. Les Aires Marines Protégées (AMP) et leurs Zones de Protection Forte (ZPF)**

L'État français a choisi de mettre en œuvre des « Aires Marines Protégées » (AMP) sur 30 % de sa Zone de la « mer territoriale » dont un tiers soit 10% serait déclaré « Zone de Protection Forte » (ZPF).

La mise en œuvre de ce projet n'aurait pas pour vocation de créer de nouvelles zones protégées à terre et en mer mais de donner un « label » ZPF aux Aires Protégées correspondant à la définition du décret. Une zone labellisée ZPF a donc un niveau de protection supérieur aux autres aires protégées. Pour qu'une zone soit reconnue ZPF, elle doit répondre aux critères fondamentaux listés dans la note de cadrage national de la mise en œuvre de la mesure DCSMM M003-NAT1b, en particulier « diminuer très significativement voire supprimer les principales pressions sur les enjeux écologiques justifiant la protection forte ».

Même si les représentants de l'État affirment aujourd'hui que ces désignations n'entraîneront aucune restriction « a priori » pour les usagers, nos deux associations, en référence à ce qui se passe dans les zones de posidonie de Méditerranée, doutent de la réalité de cette affirmation.



L'enjeu d'une zone de protection forte se trouve dans la bande proche des côtes et non au large des espaces maritimes.

- Ainsi la première activité qui peut être impactée par la reconnaissance d'un espace marin ZPF est la pêche de loisir avec la mise en place d'un encadrement des prélèvements de la ressource halieutique.
- Pour les activités nautiques, les conséquences majeures sont les contraintes liées aux mouillages (nombre et localisation) et donc la mise en place de ZMEL, ce qui remet en cause la liberté de pratique de ce loisir.
- Enfin l'activité de plongée connaîtra aussi des conséquences liées aux ZPF pour la protection des habitants sensibles.

**C'est pourquoi, nos associations demandent qu'aucune décision de restriction des usages dans ces ZPF ne soit prises sans l'aval d'un comité indépendant sur la base d'études spécifiques, au cas par cas, mesurant, de manière rigoureuse et incontestable, l'impact réel de chaque activité de loisir sur la biodiversité de la ZPF.**

### c. Les éoliennes en mer

Nos adhérents participent aux consultations pour l'implantation des éoliennes en mer. Notre préférence se situe dans l'éloignement maximal de nos côtes, au moins à plus de 12 milles, c'est à dire là où les zones sont moins fréquentées et le vent plus fort.

**Nos fédérations interviennent aussi pour garantir la « libre » circulation dans ces champs.**

Les intervenants publics ont toujours souligné que le passage serait libre pour les plaisanciers sauf impératif de sécurité. Malheureusement, actuellement, la réglementation qui se met en place apparaît plus contraignante que promise pour des raisons que les plaisanciers ne comprennent pas. Bientôt, si les premiers règlements n'évoluent pas, les champs prévus empêcheront de naviguer le long des côtes de France métropolitaine et mettront notre activité en péril. Les plaisanciers savent naviguer dans le vent, le courant, les hauts-fonds et entrées de port... Pourquoi ne pas leur faire confiance dans les champs d'éoliennes ?

Les plaisanciers-navigateurs sont de « jeunes » acteurs du monde de la mer mais après plus d'un siècle d'existence et l'explosion de sa pratique il y a cinquante ans, la plaisance a su montrer que son activité respectait durablement la mer sur laquelle nous naviguons. Il est toujours possible de faire mieux grâce à la connaissance plus affinée du milieu marin mais les associations de plaisanciers croient plus à la responsabilisation de chacun qu'à la réglementation complexe qui commence à se créer. La mer doit rester un espace de liberté.

