

PRÉFET MARITIME DE LA MÉDITERRANÉE



Division « Action de l'Etat en Mer »

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

-

Projet d'arrêté du préfet maritime de la Méditerranée réglementant le mouillage et l'arrêt des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée

Conformément à la loi n° 2012-1460 du 27 décembre 2012 relative à la mise en œuvre du principe de participation du public défini à l'article 7 de la Charte de l'environnement, codifiée aux articles L. 120-1 et suivants du code de l'environnement, la consultation du public sur ce projet d'arrêté s'est déroulée du 25 mars au 16 avril 2019 inclus.

Les documents (la note de présentation et le projet d'arrêté préfectoral) ont été mis à la disposition du public sur le site de la préfecture maritime de la Méditerranée. Les avis ont pu être adressés par voie postale et par voie électronique via une boîte courriel dédiée.

1. SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC :

La préfecture maritime de la Méditerranée a reçu 22 contributions par voie électronique et courrier. 18 contributions ont été reçues dans les délais impartis, 3 contributions ont été reçues hors délais (une contribution datée du 17 avril, une autre datée du 19 avril, et une dernière du 2 mai 2019) ; ces contributions ont cependant été étudiées ; elles n'apportent pas d'éléments supplémentaires aux autres contributions reçues dans les délais de la consultation.

1.1. Un plaisancier, a formulé, par courriel en date du 29 mars 2019, les observations suivantes

Il souligne le caractère louable de réunir dans un seul texte la multitude de contraintes réglementaires qui pèsent sur la question du mouillage. Il indique qu'il serait nécessaire d'abroger un certain nombre de textes obsolètes, comme la loi sur la simplification administrative le demande.

Il demande quelle est la taille minimale pour la définition du mot « navire ».

Il souligne qu'il est cependant difficile de comprendre quelles seront les modalités pratiques d'application pour l'utilisateur plaisancier, sans exemple d'arrêté départemental d'application. Il comprend que l'article 5.3 se traduit par l'obligation d'avoir un poste émetteur / récepteur VHF ou un téléphone à bord, afin de "pouvoir" établir une liaison permanente si nécessaire, et non comme l'obligation d'avoir en permanence cette liaison activée.

1.2. Un scientifique a formulé par courriel du 30 mars 2019

Fait part de sa satisfaction sur les orientations et sur l'évolution proposée par la réglementation, en tant que citoyen et en tant que scientifique.

1.3. Un pêcheur professionnel corse a formulé par courriel du 1^{er} avril 2019 :

Fait part, dans les mêmes termes que la contribution précédente, de sa satisfaction sur ces orientations et sur l'évolution proposée par la réglementation, en tant que citoyen et en tant que pêcheur professionnel.

1.4. Un particulier a indiqué le 2 avril 2019

Il indique que ce projet d'arrêté constitue une excellente nouvelle pour la protection des écosystèmes d'herbiers marins et des coralligènes (habitat bio construit par des espèces végétales).

Il observe qu'il n'est pas précisé les sanctions et qu'il serait bon d'indiquer que les solutions de mouillages organisés écologiques et/ou eco-conçus sont à favoriser ou souhaitées.

Il ajoute que cette initiative devrait être transmise, et actée, aux autorités maritimes des DOM (protection du corail et des herbiers) ainsi qu'aux façades atlantique et manche.

1.5. Le président de l'association ECPY a transmis sa contribution signée par courriel en date du 8 avril 2019 ses observations (avec un courrier en PJ ainsi qu'une note sur le yachting professionnel)

- il indique que le yachting est en faveur de mesures réfléchies et progressives ;
- la qualité de la faune et de la flore sous-marine sont les composantes indispensables qui conditionne la fréquentation des yachts ;
- des mesures indispensables et souhaitables doivent faire l'objet de présentation et de négociations avec les représentants de l'industrie du yachting et des autres activités. Les représentants du yachting sont disponibles pour participer à toute concertation où ils seraient conviés ou associés.

En complément, l'association ECPY émet les avis, observations ou recommandations suivantes :

Considère que la distinction entre « mouillage » et « arrêt de la navigation » selon que le yacht est sur son ancre, sur un coffre ou en positionnement dynamique n'est pas très claire au regard du vocabulaire utilisé couramment dans les différents documents internationaux comme nationaux.

L'essentiel de ces capitaines étant anglo-saxons, se pose d'ores et déjà la question de la nécessaire traduction de ces acceptions dans les futurs arrêtés « subséquents » de la préfecture maritime.

Souligne que l'obligation, pour le mouillage ou l'arrêt de la navigation, d'être « exceptionnels » est incohérent avec l'existence, depuis presque 200 ans, des économies de plaisance, yachting ou croisière qui font du mouillage et de l'arrêt des activités en soi. Il paraît excessif (au sens de l'excès de pouvoir) de déclarer comme exceptionnel, de façon systématique et générale (« principe généraux »), tout mouillage ou arrêt de la navigation.

Recommande que la réglementation qui se prépare s'attache à assurer une définition claire des interdictions ou limitations qu'elle entend imposer : ainsi, on ne saurait demander à un capitaine d'interpréter les levés et documents scientifiques (MEDTRIX, Donia) pour connaître les contraintes nautiques qui s'imposent : seule la carte de navigation dotée de points limites (en latitude, longitude) peuvent être compréhensibles et applicables.

L'ECPY demande à l'autorité maritime d'accorder le temps long nécessaire pour l'adaptation des secteurs visés (plaisance, yachting comme croisière) à ces nouvelles contraintes. La mise en place de zones de mouillage autorisées et de dispositifs d'amarrage ou d'ancrage *ad hoc* sur le littoral méditerranéen est une nécessité absolue en mesure préalable aux interdictions qui se préparent à travers l'arrêté.

1.6. Le président de l'Union des Ports de Plaisance de Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco (UPACA) a transmis ses observations par courriel en date du 10 avril (avec un courrier en PJ)

Le projet d'arrêté préfectoral pose question aux gestionnaires de port. Est actée depuis plus de 30 ans l'interdiction de dégrader les habitats d'espèces protégées, notamment de la posidonie, mais la notion de mouillage seulement sur des endroits autorisés, équipés de procédés d'amarrage, interroge sur les mouvements des navires que nous incitons à naviguer.

Si les zones de mouillages et d'équipement légers sont restreintes et payantes, le double objectif de voir les bateaux sortir des ports et préserver les espèces protégées est-il viable, dans un contexte où les notions de liberté et de taxation sont de plus en plus antinomiques ?

Il s'interroge sur les impacts sur la vie économie, environnementale, culturelle et l'emploi avec de nouvelles obligations imposées aux plaisanciers ?

Demande à être associé au plus tôt aux réflexions départementales pour les Bouches du Rhône, le Var et les Alpes Maritimes.

1.7. Le président du Syndicat des communes du littoral varois (SLCV) a transmis ses observations par courriel en date du 11 avril (avec un courrier en PJ) :

Le Président est favorable à une telle mesure concernant la commune du Lavandou, soulignant le caractère irremplaçable des Posidonies sur l'environnement et notamment sa fonction de frein contre l'érosion marine.

Souligne toutefois que la conciliation de la libre utilisation de l'espace maritime et la préservation de l'environnement marin, soulève des interrogations qu'il serait souhaitable de clarifier, notamment au niveau de la taille des embarcations concernées, de la mise en service des mesures de police et des zones de mouillage organisées en complément des interdictions édictées.

Indique qu'il paraît utile qu'une réunion générale soit organisée avec la préfecture maritime, la DDTM et les communs membres du SCLV afin de finaliser le schéma d'organisation des mouillages ainsi que d'évaluer les mesures d'accompagnement susceptibles de mettre en œuvre efficacement les mesures projetées.

1.8. Un consultant maritime et portuaire, œuvrant dans le milieu du yachting, a transmis ses observations par courriel en date du 12 avril (avec un courrier et une note de 12 pages de remarques et commentaires)

Il précise que s'il n'y a aucun débat sur la nécessité absolue de protéger le milieu marin, en revanche diverses modalités proposées dans cet arrêté paraissent susceptibles de créer des confusions, des désordres économiques, et peut-être même de provoquer des actions judiciaires. Cette démarche visant à assurer la protection du milieu marin dans un contexte d'hyper fréquentation du littoral et de conflits d'usage est profondément légitime, au vu des mesures de protection, notamment des herbiers marins, prises, de longue date, au niveau national et européen.

La mesure assimilant le mouillage des navires à une situation « exceptionnelle » semble comporter une certaine forme d'excès de pouvoir.

Il indique que la Marine nationale ne s'honorerait pas à s'exonérer des règles communes de protection du milieu marin (article 8).

Il est nécessaire de prendre le temps nécessaire à préserver l'économie touristique maritime (plaisance, yachting, croisière), par la mise en place des infrastructures *ad hoc*, qui devra, elle aussi, être accélérée.

Il précise que le projet d'arrêté marque, stratégiquement, le changement complet de paradigme de l'autorité maritime, passant d'une logique « tout est autorisé sauf... » à son inverse « rien n'est autorisé sauf... ».

La redéfinition restrictive du mouillage comme « exceptionnel et temporaire » et l'obligation (?) de navigation comme « continue et rapide » sont la marque de ce changement majeur, qui pourrait présager d'une atteinte sérieuse à la libre utilisation de l'espace maritime, notamment pour les activités relevant de l'économie touristique.

Il indique que le projet d'arrêté [art.2 alinéa 1] redéfinit, de façon restrictive, le terme de « mouillage » comme tant l'« immobilisation à l'aide d'une ancre reposant sur le fond de la mer ». Il redéfinit à l'inverse l'amarrage sur coffre ou bouée et le positionnement dynamique comme un arrêt de la navigation ne constituant pas un mouillage. Ce choix de définition ouvre une rupture sémantique par rapport au vocabulaire d'autres administrations (notamment la ZMEL, dont le M signifie Mouillage) et d'autres régions et usages maritimes (en Atlantique, le terme de mouillage forain est utilisé comme synonyme de l'installation non réglementaire d'un crapaud/corps-mort par le plaisancier pour son mouillage privatif). Il est suggéré de se fonder sur la définition du mouillage contenue dans la Stratégie

méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance (2009-2010).

L'arrêté du préfet maritime devrait mieux se combiner avec les définitions du RIPAM (règle n°3 § i)

L'articulation entre les compétences de l'autorité maritime et celles de l'autorité domaniale doit être cohérente. IL convient également de préciser sur le caractère régulier ou non des ouvrages.

Avis sur l'article 1 – champ d'application

Il est proposé d'étendre le champs d'exclusion, non seulement à la ZMFR du Grand port Maritime de Marseille, mais également aux zones maritimes de gestion portuaire.

La rédaction actuelle signifie t'elle que le respect des prescriptions de sécurité de la navigation (art.4) et de protection du milieu marin (art.6) ainsi que des prescriptions spécifiques des arrêtés subséquents ne s'applique en aucun cas aux navires en ZMEL ou en AOT ? ou bien est-ce que cela veut dire que l'application de ces règles de navigation et de protection environnementale ne relèvent pas de l'autorité maritime mais de l'autorité domaniale (préfet de département) qui a autorisé la ZMEL ou l'AOT ?

Avis sur l'article 2 – définitions

Réflexions sur l'article 3 – principes généraux régissant le mouillage et l'arrêt

Cet article dans son premier alinéa commence non pas par régir le mouillage et l'arrêt, mais par reprendre à la base les caractéristiques de la navigation.

La navigation (...) s'entend comme **une action continue et rapide**, sous réserve du mouillage et de l'arrêt, lesquels doivent demeurer **exceptionnels et temporaires**.

IL est demandé s'il s'agit d'une définition (affirmant comme préalable que lorsque le passage d'un navire dans les eaux n'est pas continu et rapide, alors il n'est pas en navigation) ou s'il s'agit d'une règle définie par le préfet maritime). S'agit-il d'un renvoi aux modalités usuelles du droit international concernant le passage inoffensif ou le transit dans les détroits ?

La même interrogation doit être faite pour comprendre ce que vise le projet d'arrêté, en exigeant que le mouillage ou l'arrêt d'un navire soient « exceptionnels et temporaires ». Le terme « doivent » ne laisse plus de doute sur le fait qu'il s'agit non pas d'une définition mais bien d'une exigence.

Cette exigence générale que le mouillage ou l'arrêt d'un navire soit exceptionnel semble exorbitante au regard du droit international, de la constitution française, du droit des navires sous pavillon français, et de la probable incohérence avec les définitions des autres autorités maritimes nationales (Atlantique, Manche, DOM-TOM...) et communautaires (voisins italiens, espagnols, croates...). Seul le terme de temporaire peut être compris d'évidence, sous réserve que la durée d'autorisation soit explicitée (arrêtés subséquents). Il est suggéré aux services AEM du préfet maritime de supprimer cet alinéa, et, à défaut, de le revoir fondamentalement.

Avis sur l'article 4 (dispositions particulières – sécurité de la navigation)

L'alinéa 4.1 doit être étendu aux navires à l'arrêt : « Aux fins...le mouillage et l'arrêt des navires doi(ven)t s'effectuer... ». A défaut, les exigences maritimes relevant de la sécurité de la navigation pendant la période d'amarrage sur coffre ou, pire, pendant l'arrêt (« en route » !) en positionnement dynamique, ne seront pas applicables.

Commentaire sur l'article 5 (dispositions particulières – sûreté)

Il est proposé de déplacer ces dispositions dans les principes généraux de l'article 3, puisque les deux autres exigences particulières (sécurité de la navigation et protection de l'environnement marin) peuvent également nécessiter ces moyens.

Il est proposé de moduler ces dispositions lorsque le navire n'a plus aucun membre d'équipage à bord, situation qui peut se présenter pour de petites unités.

Commentaire sur l'article 6 (dispositions particulières – protection de l'environnement marin)

S'il est bien compris que les cartes scientifiques de type MEDTRIX ou DONIA peuvent judicieusement permettre aux capitaines de navire de préparer leurs escales, il est important d'affirmer que c'est bien, et seulement, la définition réglementaire de la zone dans l'arrêté qui est applicable et opposable.

Commentaire sur l'article 8 (dispositions finales)

On comprend que certaines missions opérationnelles des navires d'Etat & affrétés puissent les amener à être exonérés des dispositions de l'arrêté en projet. Il serait donc plus acceptable de préciser que les dispositions particulières de l'article 6 (environnementales) sont également applicables aux navires d'Etat & affrétés, sauf dérogation pour telle ou telle opération particulière.

Le calendrier de mise en application de cet arrêté-cadre et de ses arrêtés départementaux subséquents n'est pas évoqué dans le projet. Or il est essentiel de le connaître pour émettre un avis complet.

Recommande une mise en œuvre programmée, coordonnée et concertée avec les différents représentants des activités et secteurs économiques.

Problématique connexe du yachting professionnel et de l'usage du terme de « plaisance » :

Le yachting est une activité professionnelle et les navires armés par des équipages professionnels. Il serait judicieux que les autorités maritimes et terrestres reconnaissent cet état de fait, en remisant le terme ambigu de « grande plaisance » qui ne peut concerner que quelques grands bateaux de plaisance non professionnels.

Problématique connexe de la représentation des milieux professionnels maritimes dans les instances locales de concertation de l'Etat (Prémar, DDTM, DREAL et autres...)

La procédure de concertation ouverte appliquée dans le cas du présent projet d'arrêté est une excellente chose, et participe de la volonté de l'Etat d'impliquer les citoyens dans la co- construction des réglementations qui s'imposent à eux.

Il souligne que cette volonté de co-construction ne s'applique pas encore aux instances locales et tout particulièrement aux commissions nautiques dont on peut déplorer à la fois le côté brouillon de leur démarche, le caractère arbitraire voire aléatoire des compositions de la représentation des professionnels concernés.

1.9. Remarques de l'association MYBA (Worldwide Yachting Association, transmise spar mail du 12 avril 2019 (avec un courrier en PJ)

La présidence du MYBA exprime ses préoccupations à propos de certains articles de l'arrêté :

- Sur l'article 2 : cet article pourrait gagner en compréhension et clarté en utilisant des termes connus de tous dans le secteur maritime, De nombreux capitaines sont anglophones ; il serait judicieux d'envisager une traduction officielle en anglais ;
- Sur l'article 3.1 : cet article va à l'encontre des traditions, us et coutumes et culture de la mer ;
- Sur l'article 6 : recommande l'utilisation de cartes de navigation précise, au lieu de Donia ou Medtrix.

1.10. Un juriste martiniste a formulé des observations par mail du 12 avril 2019

Il souligne que si l'objet de cet arrêté est de constituer un arrêté « chapeau » qui sera décliné par la suite par département, la référence circulaire avec l'arrêté 155/2016 ne facilite pas la compréhension.

Il indique que la longue énumération en visa des textes internationaux est inutile. La légitimité et la légalité de l'arrêté du préfet maritime se trouvent dans un seul et unique texte (décret de 2004) et les autres conventions et accords internationaux, hors la CNUDM sont inutiles puisqu'ils ne confèrent aucun droit supplémentaire à l'Etat français dans les espaces maritimes considérés. A la seule exception de la préservation du passage inoffensif dans la mer territoriale, la France réglemente de manière souveraine la navigation dans sa mer territoriale et encore plus dans ses eaux intérieures) que ce soit pour des raisons de sécurité, de sûreté ou de salubrité comme l'y autorise la CNUDM en son article 21.

Concernant l'article 3.1. Dès lors que dans la catégorie des navires français on peut trouver, notamment, des navires de plaisance et des navires de pêche, la définition de la navigation comme devant être « rapide et continue » ne paraît pas adaptée.

1.11. Un particulier (plongeur) a formulé des observations par courriel du 13 avril 2019 :

Apporte son soutien au projet d'arrêté proposé, précisant que le seul moyen de protéger la faune marine et de limiter les ravages effectués par les ancres est de créer des zones d'amarrage sur des bouées, coffres ou autre en fonction des sites et des navires.

1.12. Un marin professionnel a formulé des observations par courriel du 13 avril 2019 :

S'interroge sur la qualité du carburant brûlé par les navires lors de ces périodes de stationnement. Il propose d'obliger les navires au mouillage aux mêmes contraintes que lors des escales à l'intérieur des ports, à savoir l'utilisation de carburants « légers » déssouffré.

1.13. La Chambre de Commerce et d'industrie de Nice a transmis ses observations par mail du 15 avril 2019 :

Il rappelle tout d'abord l'importance du tourisme à forte valeur ajoutée, par une biodiversité et des paysages remarquables, ainsi que par un trafic et des activités maritimes très diversifiés (passagers, marchandises, yachting, plaisance, loisirs nautiques, pêche, réparation navale...).

A la lecture du projet d'arrêté, appelle l'attention du préfet maritime :

- sur le critère « exceptionnel » de la pratique du mouillage ou de l'arrêt de la navigation qui n'est pas cohérent avec les pratiques des activités de petites et moyennes plaisance, yachting et croisière ;
- sur la forte probabilité de report des mouillages de petite et moyenne plaisance vers les zones de mouillage déjà utilisées par les navires de plus grande capacité ou de pêche avec les conflits d'usage et les risques sécurité qui en découlent.

Le développement d'une économie maritime durable et responsable ne peut se faire par des interdictions, il doit être accompagné en amont en favorisant :

- la mise en place de zones de mouillage autorisées,
- la mise en place de zones de mouillage autorisées avec dispositifs d'ancrage ou d'amarrage,
- le développement d'ancres écologiques à bord des navires capable de ne pas porter atteinte à la biodiversité, ...

Interdire sans accompagner au préalable renforcera la fuite des activités yachting vers les pays voisins, la baisse de l'activité croisière déjà engagée et rendra très difficile la pratique de la plaisance.

Demande en conclusion au préfet maritime de prendre le temps nécessaire à cet accompagnement et ne pas précipiter la sortie de ce dispositif réglementaire supplémentaire.

1.14. Un pilote portuaire de la station de Nice - Cannes - Villefranche, Président de l'Union Maritime 06 a formulé des observations par courriel du 15 avril 2019 :

Se félicite et encourage cette volonté de réduire l'impact des activités maritimes sur les fonds sous-marins. Il précise cependant, que le développement durable est souvent réduit, à tort, à la seule dimension environnementale. Pourtant, il ne faut négliger ni le pilier social, ni le pilier économique. Or, le département des Alpes-Maritimes ne dispose que de très peu de places à quai, la majeure partie de l'activité estivale, de mai à septembre, s'effectue donc au mouillage.

Il indique qu'il est donc nécessaire et urgent de créer des ZMEL pour la plaisance, installer des coffres d'amarrage pour le yachting, et enfin, créer le nouveau port Métropolitain à l'ouest de Nice pour les navires de commerce. Sans ces actions préalables, coordonnées à travers un calendrier partagé par les différentes parties prenantes, cet arrêté préfectoral réduira à néant les activités plaisance, yachting et commerce du département des Alpes Maritimes.

1.15. La Métropole Nice Côte d'Azur, en charge de l'animation des sites Natura 2000, a formulé des observations par mail du 16 avril 2019

Rappelle tout d'abord le contexte local et les principaux efforts conduits pour réduire l'impact des mouillages, en particulier ceux de grande plaisance sur l'herbier de Posidonie dans le site Natura 2000 Cap Ferrat.

C'est également un espace maritime très densément fréquenté par de multiples activités nécessaires au dynamisme économique local. Le site reçoit en particulier une fréquentation plaisancière importante, principalement de mai à octobre, et notamment caractérisée par la présence régulière de nombreux yachts parmi les plus grands au monde (certains stationnant au mouillage durant plusieurs jours/semaines).

Afin de réduire les répercussions de cette fréquentation spécifique sur le milieu marin et également sur l'utilisation, le partage de l'espace maritime, rappelle que de très nombreuses mesures ont été prises localement depuis 2012 (exemples non repris).

Ces avancées visant une planification des mouillages à l'échelle du site Natura 2000 Cap Ferrat ont été déployées grâce à un travail partenarial important entre les institutions concernées, en particulier la DDTM-DML, les communes, le SIVOM de Villefranche et la Métropole gestionnaire du site N2000. C'est une démarche progressive de gestion des mouillages qui est suivie permettant notamment une meilleure application des évolutions réglementaires.

Les dispositions particulières relatives à la protection de l'environnement marin (art. 6) du projet d'arrêté soumis actuellement à consultation publique rappellent le principe de non destruction des espèces végétales marines protégées.

Cependant, l'articulation de ce projet d'arrêté cadre avec les réglementations locales précises, prises de manière concertée et progressives, est difficile à percevoir et pourrait ne pas être saisie.

La question de l'application *stricto sensu* des dispositions de l'art. 6 se pose. D'une part, quels moyens spécifiques seront mis en œuvre pour faire connaître et faire respecter cette évolution de considération réglementaire concernant les mouillages sur les habitats d'espèces végétales protégées ?

D'autre part, sur les zones fréquentées où l'herbier de Posidonie est réparti de manière continue, quelles alternatives au mouillage forain sont prévues pour maintenir l'activité de plaisance, fortement ancrée sur notre territoire ? En particulier, quels dispositifs, quels appuis seront déployés par l'Etat pour le développement de ZMEL, côuteuses et aux montages administratifs complexes ?

Souhaite en conclusion que la déclinaison locale de cet arrêté cadre soit précisée et que les institutions concernées localement soient officiellement intégrées à leur élaboration.

1.16. La ville d'Antibes, animateur site N2000 « Cap d'Antibes, Iles de Lérins », a formulé des observations par courrier du 16 avril 2019 :

Cette commune, en tant qu'animateur du site Natura 2000 « Baie et Cap d'Antibes – Iles de Lérins », indique être particulièrement sensible à la portée de cet arrêté dont un des objectifs est la préservation des habitats d'espèces végétales protégées. L'herbier de posidonie est particulièrement riche et présent tout autour du Cap d'Antibes et dans une grande partie du Golfe Juan et cela jusqu'aux Iles de Lérins.

L'arrêté préfectoral 155-2016 du 24 juin 2016 définissant des zones de mouillage préférentielles pour les navires de plus de 80 mètres et l'interdiction de mouillage des bateaux de plus de 20 mètres dans certaines anses particulièrement sensibles ont permis d'ores et déjà une diminution de la pression de mouillage.

Néanmoins, il est nécessaire que l'arrêté départemental qui devrait fixer les règles relatives au mouillage, prenne en compte les spécificités locales environnementales et d'usage. Cet arrêté pourra s'appuyer sur le travail de concertation et d'étude menés dans le cadre de l'établissement du DOCOB Natura 2000.

Au vu de ces éléments il apparaît que le cas des navires de petites plaisances (moins de 12 mètres) doit être envisagé de façon différenciée dans l'arrêté local afin de permettre leur mouillage par secteur. Dans ce cas le mouillage pourrait être limité en temps et cette pratique accompagnée de mesures d'information des plaisanciers sur les conditions de mouillage et d'utilisation des outils de localisation des habitats de

type DONIA. Enfin la création de Zones de Mouillage et d'Équipements Légers (ZMEL) permettant par secteur d'organiser ces pratiques devra être favorisée et développée comme prévu au DOCOB (mesure M22).

S'agissant des navires non concernés par l'arrêté préfectoral 155-2016 du 24 Juin 2016 et supérieurs à 12 mètres, il semble important, dans un souci de protection de l'environnement et de maintien de l'attractivité touristique de notre région, que la déclinaison locale de l'arrêté cadre intègre après une étude des cartographies des biocénoses, la possibilité de création de zones de mouillage hors herbier (secteur sableux principalement).

Pour ce type de navire la création de zones de mouillage organisées pourra être également recherchée et favorisée. De plus, les moyens d'information et de formation des responsables de ces navires pourront être développés.

Il indique qu'il est important que la démarche de définition des règles relatives au mouillage qui sera déclinée par des arrêtés départementaux soit inscrite dans l'article 6 de l'arrêté cadre.

Enfin, la mise en œuvre de cet arrêté devra s'appuyer sur un dispositif de contrôle renforcé nécessaire au vu de la très forte fréquentation de ce site, au risque sinon de décrédibiliser totalement la portée de cette mesure indispensable à la préservation de la biodiversité et plus globalement au maintien de la qualité de l'environnement de notre région.

1.17. La ville de Cannes a formulé des observations transmises par mail et courrier du 16 avril 2019

Monsieur le Maire de Cannes regrette vivement que cet arrêté, dont les dispositions ont des incidences significatives sur l'économie des villes du littoral azuréen, n'ait pas fait l'objet d'une information et d'une consultation préalables des Maires concernés.

Bien que partageant le souci d'une préservation renforcée de l'environnement marin, il conteste cette interdiction de mouillage générale et absolue sur les habitats protégés, qui contrevient, selon lui, aux règles du droit administratif. Par son maximalisme, il estime que cet arrêté aura des effets dévastateurs sur l'activité du nautisme et nuira de manière irréversible à l'identité de Cannes, ville où les habitants sont toujours très tournés vers la mer, la fréquentant pour leurs loisirs, et parallèlement, cité de renommée internationale dont l'attractivité économique et touristique dépend de l'accès maritime.

En effet, en interdisant le mouillage à l'ensemble des navires dans les zones d'habitats d'espèces protégées comme la posidonie, causerait sans aucun doute un front de contestation des propriétaires locaux des petits et moyens navires de plaisance et la fuite des yachts vers d'autres États méditerranéens dont la réglementation environnementale est moins contraignante.

Il précise que, depuis 2014, la municipalité a mis en œuvre un certain nombre de dispositifs (exemples non repris).

Il demande la mise en place d'une concertation avant l'entrée en vigueur de l'arrêté susvisé, d'organiser une large concertation des Maires des communes de tout le littoral azuréen afin de recueillir leur avis et tenir compte des spécificités de chaque territoire.

En outre, afin de ne pas créer de distorsion de concurrence préjudiciable aux communes françaises, il serait hautement souhaitable qu'une réglementation similaire soit proposée à l'ensemble des pays européens côtiers de la mer Méditerranée.

1.18. Contribution d'une juriste transmise par mail du 16 avril 2019 :

Elle indique qu'il paraîtrait opportun qu'une diffusion plus complète du projet d'arrêté soit réalisée pour une information indispensable des plaisanciers et que leurs observations soient recueillies.

En effet le texte inverse la situation actuelle, qui permettait une navigation libre et sans contraintes et le mouillage autorisé partout, sauf zone interdite, respectant ainsi les posidonies.

Il change totalement "la navigation de plaisance et supprime sa liberté essentielle, le plaisancier devant réaliser une " navigation continue et rapide" donc obligatoirement sans s'arrêter.

Et le mouillage, donc exceptionnel, réglementé tant pour le lieu que la durée. Or, si la protection des posidonies est naturellement indispensable, il apparaît qu'à ce jour, en l'absence de toute carte de détail locale, l'inquiétude sur la destination restant encore possible est entière et totale.

Le plaisancier, qui est encouragé à juste titre, par les ports de plaisance à naviguer et faire vivre les activités nautiques, devra-t'il rejoindre obligatoirement une ZMEL, elle-même payante et risquant d'être surchargée?

D'autre part elle attire l'attention sur la sanction prévue, paraissant vraiment, disproportionnée, de l'article L 5242-2 du code des transports (un an de prison et 150.000 euros d'amende).

2. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET SUITES RÉSERVÉES

Le mouillage et l'arrêt des navires en Méditerranée est un sujet sur lequel les attentes et les enjeux sont forts. Cela explique les nombreuses observations et questions reçues en complément de la concertation menée dans le cadre de l'élaboration de ce projet de texte.

Observations	Prise en compte des observations dans l'arrêté préfectoral
<p>Remarques concernant les visas du projet d'arrêté : L'énumération en visa des textes internationaux est considérée comme longue et inutile.</p>	<p>Cet arrêté cadre reprend les dispositions de nombreux textes nationaux ou internationaux concernant la sécurité de la navigation, la sûreté et la protection de l'environnement. Dès lors, la mention des textes correspondant est inévitable.</p>
<p>Remarques sur l'article 1 du projet (champs d'application): Quelle est la taille minimale pour la définition du mot « navire » ? Demandes de clarifications sur la taille des embarcations concernées. Le cas des navires de petites plaisances (moins de 12 mètres) doit être envisagé de façon différencié dans l'arrêté local afin de permettre leur mouillage par secteur. Proposition que le cas des navires de petite plaisance (moins de 12 mètres) soit traité séparément. Il serait approprié de considérer que, par définition, les ZMFR et les zones maritimes de gestion portuaire (et pas seulement la ZMFR du GPMM) sont exclues du champ d'application de l'arrêté.</p>	<p>Il n'existe pas de longueur minimale. Sont considéré comme « navires » les embarcations immatriculées auprès de l'administration des Affaires maritimes (Délégations mer et Littoral des DDTM), quel que soit leur mode de propulsion. Les seuils pour les différentes catégories de navires seront précisés dans les arrêtés locaux d'application, ce qui permettra d'adapter ces seuils en fonction des situations locales. Cela a été précisé dans un nouvel article 7. Seules les zones maritimes et fluviales de régulation (ZMFR) juridiquement constituées existantes sortent du champ de cet arrêté.</p>
<p>Remarques concernant l'article 2 (définitions) : Questions et remarques relatives aux différentes définitions (« mouillage » et « arrêt de la navigation »). La définition du mouillage dans cet arrêté serait différente avec la définition du mouillage contenue dans la stratégie mouillage de 2010, en cours de révision. L'immobilisation d'un navire sur une « zone de mouillage » organisée par l'autorité domaniale (le préfet de département) ne constitue pas un mouillage au sens de l'autorité maritime. Il sera difficile de retrouver un vocabulaire commun entre les autorités maritimes, domaniales et judiciaires.</p>	<p>Les définitions contenues dans le projet d'arrêté sont des rappels issus des textes internationaux et dans le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM). Le mouillage s'entend, comme étant le mouillage du navire sur son ancre (mouillage forain). L'arrêt comprend l'amarrage du navire sur bouée ou sur coffre ainsi que le positionnement dynamique. Dans la stratégie mouillage de 2010, l'objectif est bien prévu d'encadrer le mouillage sur ancre afin de préserver les fonds</p>

<p>Il est soulevé que l'arrêté du préfet maritime devrait mieux se combiner avec les définitions du RIPAM (règle n°3 § i) : « l'expression « faisant route » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué. ».</p> <p>Le caractère autorisé ou non de l'installation de coffre ou bouée (au regard du droit domanial n'étant pas exigé dans la définition de l'article 2 (arrêt de la navigation) du préfet maritime, il suffira à un navire ou embarcation d'arrêter sa navigation sur un corps mort qu'il aura posé (avec ou sans bouée, sur ou hors posidonies), comme on jette une ancre, puis de le remonter en fin d'escale, pour être en conformité avec l'article 6 (protection de l'environnement), puisqu'il n'est pas au mouillage (il n'y a pas d'ancre) mais en arrêt de la navigation. La seule irrégularité, fort peu pénalisée, sera l'absence d'AOT pour son corps-mort pendant les quelques heures d'arrêt de la navigation.</p>	<p>et notamment les herbiers de posidonie et de proposer des solutions alternatives par installation d'équipements (corps-morts, ZMEL...).</p> <p>Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) ne prévoit pas expressément le cas des navires amarrés sur coffre ou amarrés sur une bouée. Le projet d'arrêté du préfet maritime vient donc préciser la notion d'arrêt issue du droit international de la mer qui intègre ces situations.</p> <p>Le dernier alinéa de l'article 1 précise bien que l'arrêté ne s'applique pas aux zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL), ni aux équipements (bouées, coffres...) bénéficiant d'une autorisation d'occupation du domaine public maritime délivrée par le préfet de département.</p>
<p>Remarques sur l'article 3 du projet (principes généraux):</p> <p>Le projet d'arrêté passe d'une logique « tout est autorisé sauf... » à son inverse « rien n'est autorisé sauf... ». La redéfinition restrictive du mouillage comme « exceptionnel et temporaire » et l'obligation (?) de navigation comme « continue et rapide » sont la marque de ce changement majeur, qui, s'il n'était pas tempéré, pourrait présager d'une atteinte sérieuse à la libre utilisation de l'espace maritime, notamment pour les activités relevant de l'économie touristique.</p> <p>Remarque sur l'inadaptation du caractère « rapide et continue » de la navigation pour les navires de plaisance et des navires de pêche ?</p> <p>Remarque sur la cohérence du caractère « exceptionnels » du mouillage ou de l'arrêt de la navigation avec les activités de plaisance, yachting ou croisière.</p> <p>L'articulation entre cet arrêté « chapeau », sa déclinaison départementale et l'arrêté 155/2016 du 24 juin 2016 ne facilite pas la compréhension.</p>	<p>La légitimité de l'arrêté du préfet maritime se base sur l'article 1 du décret 2004-112 du 6 février 2004 modifié relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer. A la seule exception de la préservation du passage inoffensif dans la mer territoriale, la France régit de manière souveraine la navigation dans sa mer territoriale (et encore plus dans ses eaux intérieures) que ce soit pour des raisons de sécurité, de sûreté ou de salubrité comme l'y autorise la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) en son article 21.</p> <p>Le caractère « continue et rapide » s'applique aux navires étrangers devant respecter le libre passage inoffensif. Le mot « exceptionnel » rappelle que le mouillage et l'arrêt ne sont autorisés que pour les navires étrangers qu'en cas d'incidents ordinaires de navigation, en cas de force majeure ou de détresse ou pour porter secours.</p> <p>Le mot « exceptionnel » a été retiré du projet d'arrêté.</p> <p>L'arrêté 155/2016 du 24 juin 2016 ne concerne que les navires de commerce supérieurs à 50 m ou 300 UMS et les yachts supérieurs à 45 m (régime de déclaration) et 80 m</p>

<p>Il faudra que la déclinaison locale de l'arrêté cadre intègre après une étude des cartographies des biocénoses, la possibilité de création de zones de mouillage hors herbier (secteur sableux principalement).</p> <p>Cette interdiction de mouillage générale et absolue sur les habitats protégés, contreviendrait aux règles du droit administratif.</p>	<p>(régime d'autorisation). Ce projet d'arrêté concerne potentiellement tous les navires, de commerce ou de plaisance. Les seuils des différentes catégories de navires concernés seront précisés dans les arrêtés locaux d'application.</p> <p>Les zones de mouillage identifiées par l'arrêté 155-2016 du 24 juin 2016 seront revues afin de pouvoir accueillir davantage de navires. Si cela est possible, de nouvelles zones de mouillage hors herbiers pourront être ajoutées lors de cette révision.</p> <p>Il ne s'agit pas d'une interdiction générale et absolue, cet arrêté ne constituant qu'un rappel des principes du droit de la mer et des obligations réglementaires déjà existantes. Les règles relatives au principe de passage inoffensif des navires, s'appliquent uniquement aux navires battant pavillons étrangers qui ont pour obligation de respecter l'ordre public de l'Etat côtier.</p>
<p>Remarques sur l'article 4 du projet (dispositions particulières relatives à la sécurité de la navigation) :</p> <p>L'alinéa 4.1 doit être étendu aux navires à l'arrêt ; à défaut, les exigences maritimes relevant de la sécurité de la navigation pendant la période d'amarrage sur coffre ou pendant l'arrêt ou en positionnement dynamique, ne seront pas applicables.</p>	<p>Proposition prise en compte dans le nouvel article 4.</p>

<p>Remarques sur l'article 5 du projet (dispositions particulières relatives à la sûreté) :</p> <p>Obligation d'avoir un poste émetteur / récepteur VHF ou un téléphone à bord.</p> <p>Proposition de moduler ces dispositions lorsque le navire n'a plus aucun membre d'équipage à bord, situation qui peut se présenter pour de petites unités.</p> <p>Il est proposé de déplacer ces dispositions dans les principes généraux de l'article 3, puisque les deux autres exigences particulières (sécurité de la navigation et protection de l'environnement marin) peuvent également nécessiter ces moyens.</p>	<p>Cette disposition rappelle que le navire doit pouvoir être joint par VHF ou téléphone (par exemple changement de la météo, ou de la présence d'un danger à proximité).</p> <p>Seuls les navires déjà équipés de VHF y sont assujettis. Il ne s'agit donc pas d'une obligation nouvelle d'équipement. L'objectif est bien que le navire puisse être joint en cas de besoin par les sémaphores et les moyens de contrôle de l'Etat.</p> <p>Maintien de la rédaction pour l'ensemble des navires car il peut être nécessaire pour le CROSS ou un sémaphore d'entrer en contact avec le capitaine d'un navire au mouillage, même si celui-ci est temporairement à terre (alerte météo, dérapage de l'ancrage, évènement en mer).</p> <p>Cette disposition a été déplacée dans l'article 3 afin d'être applicable à la fois pour des motifs de sécurité ou de sûreté.</p>
<p>Remarques sur l'article 6 du projet (dispositions particulières relatives à la protection de l'environnement marin):</p> <p>Il est important que la démarche de définition des règles relatives au mouillage qui sera déclinée par des arrêtés départementaux soit inscrite dans l'article 6 de l'arrêté cadre.</p> <p>Il est important d'affirmer que c'est seulement, la définition réglementaire de la zone dans l'arrêté qui est applicable et opposable.</p> <p>Seule la carte de navigation dotée de points précis (en latitude, longitude) peut être compréhensible et applicable.</p> <p>Mise en œuvre de moyens spécifiques pour faire connaître et faire respecter cette évolution réglementaire.</p> <p>La mise en œuvre de cet arrêté devra s'appuyer sur un dispositif de contrôle renforcé nécessaire au vu de la très forte fréquentation des sites.</p>	<p>Observation prise en compte : ajout d'un article 7 renvoyant à la définition des zones interdites au mouillage sur les herbiers de Posidonie dans des arrêtés locaux.</p> <p>Les arrêtés locaux pris en application de cet arrêté cadre définiront des zones d'interdiction de mouillage avec des formes géométrique simples. Ces zones seront intégrées dans les cartes du SHOM. L'application DONIA est une application grand public très simple d'utilisation téléchargeable gratuitement sur smartphones et tablettes.</p> <p>Il est prévu une diffusion de cet arrêté par les moyens classiques (recueil des Actes Administratifs consultable sur le site de la préfecture maritime de la Méditerranée) mais aussi en s'appuyant sur le réseau des acteurs maritimes et portuaire et sur les différentes Aires marines protégées. L'ensemble des moyens de l'Etat contribuant à l'Action de l'Etat en mer seront chargées de faire respecter cet arrêté.</p>

<p>Articulation de ce projet d'arrêté cadre avec les réglementations locales précises, prises de manière concertée et progressives, notamment dans les sites Natura 2000</p> <p>Proposition d'obliger les navires au mouillage aux mêmes contraintes que lors des escales à l'intérieur des ports, à savoir l'utilisation de carburants « légers » déssouffré.</p>	<p>Le projet d'arrêté n'a pas vocation à remplacer l'ensemble des arrêtés locaux existants réglementant le mouillage, que ce soit dans le cadre des plans de balisage ou des ZMEL existantes. La nécessité de conserver ces réglementations locales, parfois à une échelle très fine, sera étudiée lors de la préparation des arrêtés locaux d'application.</p> <p>Cette proposition n'est pas retenue, car sortant du cadre de cet arrêté qui concerne la réglementation du mouillage des navires. Cette demande est couverte par d'autres textes.</p>
<p>Remarques sur l'article 8 du projet (dispositions finales) :</p> <p>Remarque sur l'exonération des navires d'Etat français et des bâtiments de la Marine nationale concernant le respect de ces nouvelles règles de protection du milieu marin.</p> <p>Proposition que les dispositions de l'article 6 (sur l'environnement soient également applicables aux navires d'Etat & affrétés, sauf dérogation pour telle ou telle opération particulière.</p> <p>Le calendrier de mise en application de cet arrêté-cadre et de ses arrêtés départementaux subséquents n'est pas évoqué dans le projet. Or il est essentiel de le connaître pour émettre un avis complet.</p>	<p>Cet article d'exécution est identique pour tous les arrêtés du préfet maritime, et concerne les navires en mission opérationnelle. Des consignes seront néanmoins données aux moyens de l'Etat pour éviter le mouillage dans des zones protégées.</p> <p>Il n'est pas réaliste de donner des dérogations formelles au cas par cas,</p> <p>Il sera donné aux DDTM du littoral méditerranéens des instructions afin que ces arrêtés départementaux ou locaux puissent être concertés et proposés à la signature du préfet maritime avant l'été 2020.</p>
<p>Remarques sur les mesures d'accompagnement de cette réglementation :</p> <p>Nécessité de créer des ZMEL pour la plaisance, installer des coffres d'amarrage pour le yachting à travers un calendrier partagé par les différentes parties prenantes. Quelles alternatives au mouillage forain sont prévues pour maintenir l'activité de plaisance?</p> <p>Prévoir des alternatives au mouillage forain pour maintenir l'activité de plaisance.</p> <p>Le développement d'une économie maritime durable doit être accompagné en amont en favorisant : la mise en place de zones de mouillage autorisées,</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise en place de zones de mouillage autorisées avec dispositifs d'ancrage ou d'amarrage, - le développement d'ancres écologiques à bord des navires capable de ne pas porter atteinte à la biodiversité, ... 	<p>Le développement de la mise en place de zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) ou de coffres afin de préserver les fonds est l'objet de la stratégie mouillage pour les navires de plaisance en Méditerranée élaborée par les services de l'Etat en 2010 et mise à jour en 2018- 2019 en lien avec les collectivités (en cours de validation par le conseil maritime de façade). Le développement d'équipements de nature à protéger les fonds et les espèces protégées est une des mesures du Plan d'action pour le Milieu marin adopté en avril 2016.</p> <p>L'identification des sources de financement est prévue dans cette stratégie ainsi que l'élaboration d'un guide pour la création d'une ZMEL à l'attention des porteurs de projet</p>

<p>Quels dispositifs, quels appuis seront déployés par l'Etat pour le développement de ZMEL, coûteuses et aux montages administratifs complexes ?</p> <p>Il est nécessaire et urgent de créer des ZMEL pour la plaisance, installer des coffres d'amarrage pour le yachting, et enfin, créer le nouveau port Métropolitain à l'ouest de Nice pour les navires de commerce.</p> <p>Remarques sur le caractère payant des ZMEL.</p>	<p>potentiels. Cette stratégie sera complétée par des fiches pratiques à l'usage des porteurs de projet de ZMEL est également en cours d'élaboration.</p> <p>Le développement de ports de commerce sort du cadre de la compétence du préfet maritime.</p> <p>Les ZMEL ne sont pas systématiquement payantes ; le règlement de police établira les dispositions concernant la gestion de la ZMEL.</p>
<p>Remarques générales :</p> <p>Demande de traduction en anglais de ces dispositions et des arrêtés d'application (langue majoritairement utilisée dans le secteur du yachting).</p>	<p>Les arrêtés du préfet maritime sont rédigés uniquement en langue française et seule la version française fait foi. En revanche des traductions « de courtoisie » sont possibles. Il est également prévu des supports d'information français/anglais sur la réglementation en anglais que les représentants et agents maritimes pourront diffuser.</p>
<p>Demande de transmission aux autorités maritimes des DOM ainsi qu'aux façades Atlantique et Manche.</p>	<p>La posidonie est une plante endémique de la Méditerranée. L'encadrement du mouillage sur les herbiers n'est de ce fait pas transposable aux autres façades de métropole ou ultra-marines. Cet arrêté sera néanmoins adressé pour information aux autres préfectures maritimes ainsi qu'au Secrétariat Général de la Mer et au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.</p>