



# POLITIQUE PORTUAIRE



## Les Cales de Mise à l'Eau

Rapport élaboré et présenté par **Yannick GUILLEMOT**  
de l'Union Nationale des Associations de Navigateurs  
et **Antoine PICHON**, Secrétaire Général du Conseil supérieur de la navigation de plaisance  
et des sports nautiques



## **POLITIQUE PORTUAIRE**

### **RAPPORT du groupe de travail sur les "CALES DE MISE A L'EAU"**

---

1. Ce sujet a été abordé une première fois par le CSNPSN, dans le cadre du groupe de travail (GT) sur la Politique Portuaire. Les propositions de conclusions présentées par ce groupe lors de la réunion du CSNPSN du 12 juin 2007, sont reprises dans leur intégralité, en annexe 1, ci-jointe, et peuvent se résumer comme suit :

"La demande d'utilisation des cales est de plus en plus forte. Les MAIRES demandent d'y trouver des solutions adaptées", permettant entre autre de diminuer à défaut de résoudre les conflits d'usage.

"Le groupe de travail a ainsi constaté la nécessité :

- de faire procéder à un recensement des cales existantes (soit pour les réparer, soit pour les réorganiser, soit pour en créer de nouvelles),
- de connaître les problèmes juridiques liés aux situations variées des cales, afin de pouvoir apporter une réponse à chacun de ces problèmes.

Il considère cependant inutile de consacrer beaucoup d'énergie à un travail important et mobilisateur pour de nombreux services dont ceux des collectivités territoriales concernées".

2. Sur ces bases, la DGMT a :

- lancé, à l'automne 2007, une enquête auprès de 4 départements maritimes : le Finistère (29), la Manche (50), le Var (83), la Vendée (85),
- demandé au CSNPSN, dès la fin 2007 de constituer un nouveau GT ayant pour objet d'analyser les résultats de cette enquête, (dont les derniers ne sont parvenus qu'en février 2008) et de formuler des recommandations.

Les réponses à cette enquête, à l'exception de celle du Finistère, ne traitaient que de l'aspect quantitatif. Elles sont résumées, en annexe 2-1 à 2-4, ci-jointes.

3. La liste des participants aux travaux de ce GT ayant évolué au fil des réunions, elle est mentionnée dans chacun des comptes rendus exhaustifs des réunions, tenues respectivement les 11 mars, 10 juin, et le 30 septembre 2008, 10 décembre 2008, 24 février 2009 et 2 juin 2009, retranscrits dans les annexes 3-1 à 3-6 ci-jointes.

Au cours de ces réunions, l'approche des membres du groupe de travail a évolué et ils ont convenu d'aborder l'accueil de la plaisance en dehors des ports de plaisance de façon élargie et pas seulement par le prisme réducteur d'un outil : la cale de mise à l'eau.

4. Les principales constatations et observations formulées par le GT sont résumées en annexe 4 ci jointe.

Les propositions de recommandations qui en découlent sont les suivantes :

"Les changements significatifs intervenus dans la pratique de la plaisance ont conduit à un développement important du nombre d'embarcations transportables sur remorques tractées, également capables d'effectuer les transferts "terre-mer-terre". Il en résulte une augmentation très importante de la demande, pour des installations permettant d'effectuer l'ensemble des opérations de transfert, dans des conditions satisfaisantes pour tous les acteurs concernés, en évitant d'engendrer de nouveaux conflits d'usage et dégradations environnementales.

Pour répondre aux critères précités, les « cales de mise à l'eau » doivent donc non seulement avoir les caractéristiques physiques minimales, mais également des possibilités de stationnement (parking pour véhicules et remorques) et un statut juridique permettant d'assurer leur entretien et utilisation dans des conditions d'exploitation satisfaisantes aux plans : opérationnel, financier, sécurité et responsabilité.

Que ces "cales de mise à l'eau" soient ou non à l'intérieur ou à l'extérieur des limites administratives d'un port, il revient à la collectivité territoriale propriétaire ou titulaire d'assurer ou faire assurer leur exploitation. Les gestionnaires de port ont dans la majorité des cas les connaissances et compétences nécessaires pour se faire. La situation est bien différente pour les secondes car ni les collectivités territoriales en charge, ni les utilisateurs potentiels ne disposent de l'ensemble des éléments requis.

## **RECOMMANDATIONS**

Il est donc indispensable de donner à tous ces acteurs un minimum d'informations communes leur permettant de communiquer entre eux et de coopérer et pour se faire :

- Préciser et harmoniser le vocabulaire adéquat.
- Rédiger avec le concours des services de l'Etat, probablement par façade maritime, et à l'attention des collectivités territoriales riveraines du littoral un GUIDE récapitulant l'ensemble des textes en vigueur pour l'accueil de la plaisance en dehors des Ports (lois, décrets, arrêtés, circulaires), harmonisant leur interprétation (corpus réglementaire unique et partagé), et permettant d'assister les collectivités locales porteuses de projets, notamment ceux incluant des "cales de mise à l'eau ou accès à la mer avec installations associées" pour la réalisation de ceux de leur projet dont l'impact environnemental est le plus ténu, et dont la teneur permet la maîtrise des conflits d'usage.
- Valider une grille complète d'analyse ou fichier informatique répertoriant l'ensemble des informations pertinentes permettant de qualifier les différents aspects des divers domaines des ouvrages littoraux (et installations associées), situés en dehors des limites administratives des ports.
- Procéder à un recensement complet de ces ouvrages par la collecte auprès des collectivités territoriales des données correspondantes.
- Etablir, au vu de ces données et après prise en compte des spécificités géographiques (espace le plus approprié Département ou Région ?), un classement :
  - par bassin de navigation

- par type d'ouvrage : cales d'accostage, cales de mise à l'eau, accès à la mer aménagé sur l'estran, ouvrage patrimonial (mais sans intérêt pratique), ouvrage désuet/obsolète
- par fréquentation : durée de la période d'utilisation intensive et fréquentation
- Mettre à la disposition de tous les acteurs et utilisateurs potentiels, les informations relatives à un site déterminé sous forme, soit de fiches rassemblées en une plaquette, soit de fichiers consultables sur un site Internet.
- Inviter les différents acteurs à s'informer réciproquement des modifications substantielles ou constatations remettant en cause la qualité des informations consignées dans ces fiches."

5. Au cours de ses travaux, le GT a pris connaissance de plusieurs contributions extérieures dont les trois plus importantes pour le traitement de cette question dossier sont attachées en annexes 5, 6 et 7 ci-jointes, à savoir :

- Annexe 5 : Etude sur Bateaux transportables (pages 2 à 25) – NEF,
- Annexe 6 : Dossier Communication – AUCMED,
- Annexe 7 : Installations de Mise à l'eau - UNAN MED

Yannick GUILLEMOT  
16 juin 2009

- Annexe 8 : Problématique des rampes de mise à l'eau, Colloque du 30 juin 2009, REGION PACA,  
Partie 1 : exposé de Pierre CAPIEZ, Président de l' AUCMED  
Partie 2 : exposé de Georges ASSAIANTE, Président de l'UNAN Méditerranée
- Annexe 9 : Compte-rendu résumé du colloque "la problématique des cales de mise à l'eau" du 30 juin 2009, par Georges ASSAIANTE, Président de l'UNAN Méditerranée





## **POLITIQUE PORTUAIRE**

### **RAPPORT du groupe de travail sur les "CALES DE MISE A L'EAU"**

## **A N N E X E S**

---

- [Annexe 1](#)p 6
- Les propositions de conclusions présentées par ce groupe lors de la réunion du CSNPSN du 12 juin 2007
  
- [Annexe 2](#)p 9
- Les réponses à cette enquête, à l'exception de celle du Finistère, ne traitaient que de l'aspect quantitatif sont résumées, en [annexe 2-1 à 2-4](#)
  
- [Annexe 3](#)p 16
- La liste des participants aux travaux de ce GT ayant évoluée au fil des réunions, elle est mentionnée dans chacun des comptes rendus exhaustifs des réunions, tenues respectivement les 11 mars, 10 juin, et le 30 septembre 2008, 10 décembre 2008, 24 février 2009 et 2 juin 2009, retranscrits dans les [annexes 3-1 à 3-6](#)
  
- [Annexe 4](#)p 18
- Les principales constatations et observations formulées par le GT
  
- [Annexe 5](#)p 22
- Etude relative aux Bateaux transportables (pages 2 à 25) – NEF
  
- [Annexe 6](#)p 38
- Dossier Communication – AUCMED
  
- [Annexe 7](#)p 42
- Installations de Mise à l'eau - UNAN MED
  
- [Annexe 8](#)p 50
- Problématique des rampes de mise à l'eau, Colloque du 30 juin 2009, REGION PACA  
Partie 1 : exposé de Pierre CAPIEZ, Président de l' AUCMED  
Partie 2 : exposé de Georges ASSAIANTE, Président de l'UNAN Méditerranée
  
- [Annexe 9](#)p 55
- Compte-rendu résumé du colloque "la problématique des cales de mise à l'eau" du 30 juin 2009, par Georges ASSAIANTE, Président de l'UNAN Méditerranée



## Annexe 1

### Conclusions du Groupe de Travail "Politique Portuaire" arrêtées le mardi 12 juin 2007, modifiées le 25 juin 2007

---

- I. Sous-groupe LES LONGUEURS - rapporteur : Georges ASSAIANTE

#### **1. Préambule, rappel de quelques définitions :**

1. La norme EN/ISO 8666 définit la *longueur de coque* (LH) qui est utilisée dans l'acte de francisation. C'est la même longueur que la *longueur hors tout*<sup>1</sup>.

La *longueur extrême* utilisée antérieurement pour la mesure de la jauge est pour certains, identique à la *longueur de coque*.

2. La *longueur de signallement*, définie comme la longueur entre l'extrême avant et la mèche du gouvernail, est utilisée sur certains certificats de jauge anciens, cette *longueur de signallement* n'est pas utilisable pour le stationnement.

3. La *longueur maximale* est la longueur totale mesurée comprenant les appendices fixes et mobiles en position d'amarrage du navire. Cette longueur maximale est définie précisément par la norme ISO 8666.

#### **2. Constats**

Le groupe de travail a constaté, dans une première étude présentée à l'assemblée plénière du 19 octobre 2006, que la modification du DAFN (droit annuel de francisation et de navigation) intervenue en 2005 n'a eu aucune incidence sur la définition des dimensions officielles des navires et sur leur utilisation pour le calcul du DAFN, comme certains avaient pu le craindre. Les dimensions utilisées dans le DAFN sont restées à l'identique, et cela a assuré la continuité des tarifications des postes d'amarrage.

**Le groupe de travail constate** que les gestions financières des ports de plaisance sont toujours en équilibre budgétaire. Les redevances d'amarrage ont été établies sur la base des principes énoncés par les circulaires de 1965 et de 1981, qui imposent des cahiers des charges types pour les concessions de port de plaisance délivrées par l'Etat.

Sur la base de ce que prévoit le code des ports maritimes (CPM) pour la redevance d'équipement, les usages ont consacré une tarification liée à la longueur et à la largeur des navires.

**Le groupe de travail a fait apparaître** que, le plus souvent, deux longueurs sont utilisées : la longueur de coque (LH), cf § 1  
la longueur maximale (Lmax), cf § 3.

---

<sup>1</sup> Dans l'usage commun, la *longueur hors tout* est confondue à tort avec la *longueur maximale*.

La première longueur (LH) présente l'avantage d'être la longueur officielle mesurée et homologuée par la douane sous le vocable longueur « hors tout ». Elle est conforme à la norme européenne harmonisée ISO 8666 sous le vocable Longueur de coque. Cela lui apporte une commodité d'usage car elle figure sur un document officiel. Elle est très largement utilisée dans les formules de tarification des ports méditerranéens.

La seconde longueur (Lmax) ne figure sur aucun document officiel. Elle est définie par la norme EN/ISO 8666. Elle doit être déterminée en position d'amarrage du navire et conformément à la définition de la norme ISO 8666.

**La tarification de la redevance d'amarrage respecte quelques principes de base :**

- La redevance est déterminée dans le respect du cahier des charges et elle est mentionnée dans le contrat qui lie l'utilisateur au gestionnaire.
- la redevance sert à financer le service rendu, le terme service rendu étant pris dans son sens large. Les ressources tirées des redevances ont pour objet d'équilibrer l'ensemble des charges du port.
- Les ports sont libres de fixer le montant de leur redevance, sous réserve du respect des dispositions légales et réglementaires relatives à l'homologation de leur tarif (voir Code des Ports Maritimes). La clé de répartition de la redevance est fondée sur les dimensions du navire selon les modalités retenues par le gestionnaire et portées à la connaissance des utilisateurs ; ces modalités font apparaître la personnalité morale de l'autorité portuaire qui a approuvé in fine la tarification.

Un changement de méthode de tarification, à service constant, ne peut être réalisé qu'à ressources globales constantes.

Un tel changement de tarification est neutre pour le gestionnaire et entraîne des augmentations pour des usagers et des diminutions pour d'autres.

### **3. Recommandation**

**Le groupe de travail recommande que toute modification de la clé de la répartition ou du référentiel (par ex : passage de la longueur de coque à la superficie) soit l'objet d'une recherche de consensus entre les parties prenantes et que, dans l'attente, la tarification en cours reste valide.**

**Le groupe de travail recommande un étalement dans le temps des réajustements de tarifs consécutifs à toute révision, lorsque les variations sont sensibles pour une partie des usagers.**

\* \* \*

## **II. Sous-groupe LES CALES - rapporteur : Alain BAYAERT<sup>2</sup>**

Le groupe de travail a constaté à travers ses différentes réunions que les situations des cales étaient variées et qu'il était difficile autant qu'hasardeux d'essayer d'aboutir à des conclusions en l'état actuel des connaissances.

Le groupe de travail a également constaté que la demande d'utilisation des cales était de plus en plus forte. En effet, le manque d'anneaux dans les ports a conduit un nombre croissant de plaisanciers à s'équiper de bateaux transportables sur des remorques et nécessitant - outre des cales - des emplacements de parking.

Le groupe de travail a également pris connaissance de la demande croissante des maires de trouver des solutions adaptées :

---

<sup>2</sup>. Alain BAYAERT étant excusé pour la réunion du 12 juin, Daniel GIBAUD, secrétaire général adjoint du Conseil supérieur, a assuré momentanément les fonctions de rapporteur.

- aux conflits d'usage liés au nombre croissant de bateaux de plaisance à mettre à l'eau,
- aux investissements nécessaires pour entretenir les cales ou pour en créer.

Le groupe de travail a ainsi constaté la nécessité :

- de faire procéder à un recensement des cales existantes (soit pour les réparer, soit pour les réorganiser, soit pour en créer de nouvelles),
- de connaître les problèmes juridiques liés aux situations variées des cales, afin de pouvoir apporter une réponse à chacun de ces problèmes.

Cependant, le groupe de travail a constaté que dresser l'inventaire des cales de France, sans avoir au préalable identifié les problèmes juridiques ni proposé des solutions à ces problèmes, est un travail insuffisant. Consacrer beaucoup d'énergie à un travail important et mobilisateur - de nombreux services dont ceux des collectivités territoriales sont concernés – paraît inutile. Le groupe de travail propose en conséquence de :

- Limiter l'inventaire à deux départements tests, l'un sur la façade atlantique et l'autre sur la façade méditerranéenne.
- Faire dresser cet inventaire par le MEDAD sur demande du CSNPSN. La définition des deux départements tests est laissée à l'appréciation conjointe du Président du CSNPSN et de l'administration.
- Demander au MEDAD, à l'occasion de cet inventaire, de faire apparaître les problèmes juridiques.
- Proposer, selon une méthode qui sera définie ultérieurement, à l'issue de la phase précédente, des réponses à apporter à chacun des problèmes soulevés.
- Proposer aux collectivités territoriales et aux autorités portuaires d'optimiser la gestion des cales existantes ou d'en créer de nouvelles à la lumière des solutions dégagées.

Les différentes réunions du groupe de travail ont permis de dresser une liste non exhaustive des questions juridiques qui méritent d'être complétées et précisées par le MEDAD à l'occasion de l'inventaire à conduire dans les deux départements :

- Type de cale : (portuaire, fluviale) (ancienne, moderne) (privée, publique), (située dans un port, située hors d'un port) etc...
- Qui est responsable de son entretien ?
- Financement des cales nouvelles et réparation des anciennes, qui paye ?
- Accès à la cale : privé ou public ?
- Droit d'accès à l'eau (gratuit, payant), qui récupère le droit d'entrée ?
- Prise en compte du balisage sur le plan d'eau attenant à la cale ?
- Barrière ? Qui ou quoi assure l'ouverture et la fermeture de la barrière ?
- Sécurité des personnes lorsque les cales sont glissantes : qui est responsable ? Quelle méthode de nettoyage est utilisable (eau de javel, jet d'eau de mer à haute pression, etc.) ? Et par qui ?
- Le parking des voitures et des remorques est-il possible ? Pour quelle taille de remorque (1, 2 ou 3 emplacements de voitures ?) Est-il sur le domaine public ? Est-il payant ? Est-il destiné prioritairement à d'autres usagers (par exemple les commerces et restaurants de proximité) ?
- La cale et les parkings, qu'ils soient officiels ou tolérés, sont-ils en zone inondable ?



## Annexe 2

### Annexe 2.1 - DDE 50

Responsable :

Informations sur le  
Département

Linéaire côtier (km) : 355 km

Superficie (km<sup>2</sup>) : 5 938 km<sup>2</sup>

Nombre d'habitants : 481 471 habitants

#### Statistiques globales :

#### **Cales d'accès à la mer**

#### **Accès à l'estran**

**Nombre total de  
cales :**

**131**

**157**

Dont cales situées  
dans un port

**37**

(i.e. cales situées à l'intérieur  
**4** des limites administratives  
d'un port)

Dont cales situées  
hors d'un port

**94**

(i.e. cales situées à l'extérieur  
**153** des limites administratives  
d'un port)

#### État des cales :

Nombre de cales  
exploitables :

**131**

Nombre de cales hors  
d'usage :

**0**

(indiquer si possible les  
raisons principales :  
étroitesse, dégradation,  
vétusté, dangerosité...)

#### Usages principaux des cales :

**1 - Plaisance**

**1 -**

**Conchyliculture/Agriculture**

**Nota : Les problèmes  
majeurs (questions  
juridiques, conflits  
d'usages...)**

(pour les cales hors  
d'un port)

**2 -**

**Conchyliculture/Agriculture**

**2 - Plaisance**

liés à ces usages sont à  
décrire sur un document  
texte joint.

**3 - Ecole de voile**

**4 - SNSM**

#### Accessibilité – Propriété :

Nombre de cales accessibles à tous sans restriction :	125	piétons	38
---	-----	---------	----

Nombre de cales accessibles avec restriction :	5	piétons/tracteurs/chevaux	3
--	---	---------------------------	---

(réservées à certains usagers ou usages)		tracteurs/4x4	51
---	--	---------------	----

Nombre de cales privées :	1	tous véhicules	18
------------------------------	---	----------------	----

(accessibles à leurs propriétaires, locataires, gérants)		non visités	46
--	--	-------------	----

		interdit au public	1
--	--	--------------------	---

#### Accessibilité –

##### Barrière :

Nombre de cales dont l'accès est équipé d'une barrière :	0
--	---

Nombre de cales dont l'accès est totalement libre :	125
---	-----

##### Stationnement des véhicules et des remorques :

Nombre de cales avec stationnement / parking payant :	97	(si possible indiquer l'ordre de grandeur des tarifs pratiqués)	10
---	----	---	----

Nombre de cales avec stationnement / parking gratuit :	
--	--

Nombre de cales sans stationnement ou parking proche :	34
--	----

## Annexe 2.2 - DDE 83

Responsable :

Informations sur le Département

Linéaire côtier (km) : 432 km

Superficie (km²) : 5973 km²

Nombre d'habitants : 967 000  
habitants

### Statistiques globales :

Nombre total de cales : 162

Dont cales situées dans un port : 33 (i.e. cales situées à l'intérieur des limites administratives d'un port)

Dont cales situées hors d'un port : 129 (i.e. cales situées à l'extérieur des limites administratives d'un port)

### État des cales :

Nombre de cales exploitables : 160

Nombre de cales hors d'usage : 2 1 en travaux et 1 qui va être supprimée car dangereuse

Usages principaux des cales 1 – mise à l'eau Nota : Les problèmes majeurs (questions juridiques, conflits d'usages...)

(pour les cales hors d'un port) 2 - liés à ces usages sont à décrire sur un document texte joint.

3 -

4 -

### Accessibilité – Propriété :

Nombre de cales accessibles à tous sans restriction 28

Nombre de cales accessibles avec restriction 11

(réservées à certains usagers ou usages)

Nombre de cales privées : 123

(accessibles à leurs propriétaires, locataires, gérants)

Accessibilité – Barrière (cales publiques)

Nombre de cales dont l'accès est équipé  
d'une barrière : 17

Nombre de cales dont l'accès est totalement  
libre : 21

Stationnement des véhicules et des  
remorques (cales publiques)

Nombre de cales avec stationnement / parking  
payant : 7

Nombre de cales avec stationnement / parking  
gratuit : 26

Nombre de cales sans stationnement ou  
parking proche : 5



## Annexe 2.3 – DDE 85

Responsable :

Informations sur le Département

Linéaire côtier (km) : 240 km

Superficie (km<sup>2</sup>) : 7015,53 km<sup>2</sup>

Nombre d'habitants : 600 000 habitants

### Statistiques globales :

**Nombre total de cales :** 210

Dont cales situées dans un port 46 (i.e. cales situées à l'intérieur des limites administratives d'un port)

Dont cales situées hors d'un port 164 (i.e. cales situées à l'extérieur des limites administratives d'un port)

### État des cales :

Nombre de cales exploitables : 210

Nombre de cales hors d'usage : 0 (indiquer si possible les raisons principales : étroitesse, dégradation, vétusté, dangerosité...)

Usages principaux des cales : 1 - Mise à l'eau Nota : Les problèmes majeurs (questions juridiques, conflits d'usages...)

(pour les cales hors d'un port) 2 - Accès plage liés à ces usages sont à décrire sur un document texte joint.

3 -

### Accessibilité – Propriété :

Nombre de cales accessibles à tous sans restriction : 167

Nombre de cales accessibles avec restriction : 42

(réservées à certains usagers ou usages)

Nombre de cales privées : 1

(accessibles à leurs propriétaires, locataires, gérants)

### Accessibilité – Barrière :

Nombre de cales dont l'accès est 26

équipé d'une barrière :

Nombre de cales dont l'accès est totalement libre :	184
--	-----

Stationnement des véhicules et des  
remorques :

Nombre de cales avec stationnement / parking payant :	32
--	----

Nombre de cales avec stationnement / parking gratuit :	155
---	-----

Nombre de cales sans stationnement ou parking proche :	23
---	----

## Annexe 2.4 – DDE 29

Responsable :

Informations sur le Département

Linéaire côtier (km) : 1250 km

Superficie (km²) : 6 733 km²

Nombre d'habitants : 852 418 habitants

### Statistiques globales :

Nombre total de cales et rampes de mises à l'eau:

Dont cales situées dans un port

Dont cales situées hors d'un port

### État des cales :

Nombre de cales exploitables :

Nombre de cales hors d'usage :

### Usages principaux des cales :

(pour les cales hors d'un port)

### Accessibilité – Propriété :

Nombre de cales accessibles à tous sans restriction :

Nombre de cales accessibles avec restriction :

(réservées à certains usagers ou usages)

Nombre de cales privées :

(accessibles à leurs propriétaires, locataires, gérants)

### Accessibilité – Barrière :

Nombre de cales dont l'accès est équipé d'une barrière :

Nombre de cales dont l'accès est totalement libre :

### Stationnement des véhicules et des remorques :

Nombre de cales avec stationnement / parking payant :

Nombre de cales avec stationnement / parking gratuit :

Nombre de cales sans stationnement ou parking proche :

TOTAL		
	530	
	270	(i.e. cales situées à l'intérieur des limites administratives d'un port)
	260	(i.e. cales situées à l'extérieur des limites administratives d'un port)
	465	
	65	-Accès difficiles
		-Trop pentues et dangereuses
		-Trop étroites
		-Vétustes et dégradées
		(indiquer si possible les raisons principales : étroitesse, dégradation, vétusté, dangerosité...)
1 – Plaisance		Nota : Les problèmes majeurs (questions juridiques, conflits d'usages...) liés à ces usages sont à décrire sur un document texte joint.
2 – Ostréiculture		
3 – Mixte		
4 -		
	456	
	74	
	7	
	18	
	491	
	3	(si possible indiquer l'ordre de grandeur des tarifs pratiqués)
	376	
	151	



## Annexe 3

### Annexe 3.1 - Participants à la réunion du 11 mars 2008

- François BOUILLE, FFPP
- Yannick GUILLEMOT, UNAN
- Vianney SEVAISTRE, CSNPSN
- Daniel BOURGEOIS, FFPP
- Katrin MOOSBRUGGER, DTMRF/PVL3
- Catherine STOVEN, DTMRF/PVL3

### Annexe 3.2 – Participants à la réunion du 10 juin 2008 à Quimper

- Jean-Michel KERVADEC, FFPP,
- Patrick DUBOIS, FFPP-SAGEMOR,
- Vianney SEVAISTRE, CSNPSN,
- Daniel GIBAUD, CSNPSN,
- Yannick GONTHIER, Nautisme en Finistère,
- Yannick GUILLEMOT, UNAN,
- Bernard VIBERT, UNAN,
- Alain GAUTIER, directeur du port d'Arcachon,
- Xavier LAPRAIRIE, DDE 29/SMIB,
- Valérier SORET, DDE 29/SMIB,
- Daniel CHAMIOT-PRIEUR, DT/PCS,
- Pierre KERBOUC'H, DDE 29/SMIB,
- Dominique JUNKER, DDE 56SUL/LL,
- Stéphane LEBLANC, DDE/Morlaix,

### Annexe 3.3 - Participants à la réunion du 30 septembre 2008

- Jean KERHOAS, Nautisme en Finistère,
- Yannick GONTHIER, Nautisme en Finistère,
- Yannick GUILLEMOT, UNAN,
- Bernard VIBERT, UNAN,
- Xavier LAPRAIRIE, DDE 29/SMIB,
- Valérie SORET, DDE 29/SMIB,
- Françoise JEHANNO-ANDRE, DDE 29/SMIB,
- Antoine PICHON, CSNPSN,

### Annexe 3.4 - Participants à la réunion du 10 décembre 2008

- Jean KERHOAS, Nautisme en Finistère,
- Yannick GONTHIER, Nautisme en Finistère,
- Yannick GUILLEMOT, UNAN,
- Bernard VIBERT, UNAN,
- Louis HERRY, UNAN,
- Antoine PICHON, CSNPSN,
- Aurore JORIS, ODIT France,
- Daniel BOURGEOIS, FFPP,
- Frédéric UHL, DGALN,
- Xavier LAPRAIRIE, DDE 29/SMIB,
- Martine PERTUIS, DAM,

- Jean KIFFER, FNPPSF,
- Nathalie BIGAIGNON, FIN,
- Colette CERTOUX, FIN,
- Pierre CAPIEZ, AUCMED,
- Joël DOTTORI, AUCMED,

### **Annexe 3.5 - Participants à la réunion du 24 février 2009**

- Pierre BARBLEU, FIN
- François BOUILLE, FFPP
- Pierre CAPIEZ, AUCMED
- Colette CERTOUX, FIN
- Denis CLERIN, MEEDDAT/DAM/MNP
- Catherine CHABAUD, PQ
- Mireille DENECHAUD, UNAN
- Alain GAUTIER, APPA
- Yann GONTHIER, NEF
- Yannick GUILLEMOT, UNAN
- Christine LAIR, ANEL
- Hervé LA PRAIRIE, De Navigatio
- Carine LAURENT, MEEDDAT/DGALN/DEB/LM2
- Martine PERTUIS, MEEDDAT/DAM/MNP
- Antoine PICHON, CSNPSN
- Valérie SORET, DDEA 29
- Frédéric UHL, MEEDDAT/DGALN/DEB/LM2
- Marcel VAISBROIT, FFM
- Bernard VIBERT, UNAN
- Stéphane VILLAIN, PQ

### **Annexe 3.6 - Participants à la réunion du 2 juin 2009**

- Yannick GUILLEMOT, UNAN
- Louis HERRY, UNAN
- Stéphanie LE REST, stagiaire, ANEL
- Frédéric UHL, MEEDDAT/DGALN/DEB/LM2
- Carine LAURENT, MEEDDAT/DGALN/DEB/LM2
- Antoine PICHON, CSNPSN



## Annexe 4

### Principales constatations et conclusions des diverses réunions du GT

---

#### 4-1 Réunion du 11 mars 08

Les réponses de la DDE du Finistère à l'enquête DGMT sont les plus intéressantes. Comme celles des autres départements, elles dressent l'inventaire quantitatif, et sont complétées par des éléments qualitatifs permettant d'orienter la réflexion.

Il est nécessaire d'harmoniser et préciser le vocabulaire et pour préciser les orientations à prendre et répondre aux attentes des divers usagers (plaisanciers, élus, industriels, dirigeants des ports de plaisance).

Sauf exception, les cales ne peuvent pas être utilisées pour la mise à l'eau des **navires de plaisance**. Par contre, les rampes, anciennes ou récentes, comme les accès à l'estran, sont utilisables pour la mise à l'eau d'embarcations de plaisance.

Pour limiter les conflits d'usage, les utilisateurs ont besoin de disposer d'un certain nombre d'informations (de caractère permanent ou temporaire) pouvant être affichées sur des panneaux situés à proximité des sites.

Toutes les rampes, cales et accès à l'estran appartiennent à un propriétaire dont la responsabilité est engagée peu ou prou sur leurs : -Entretien -Conditions d'utilisation- Redevances, abonnements- Surveillance- Récupération des eaux de rinçage-Sanitaires – Récupération des déchets-Cohérence avec les espaces naturels protégés (Natura 2000...)

Leur exploitation est directement liée à la situation juridique de la cale ou de la rampe. Elle peut apparaître floue pour l'utilisateur, mais elle ne doit pas l'être pour l'exécutif de la collectivité territoriale dans laquelle la rampe est située. (Voir dans le CR exhaustif un projet de questionnaire permettant de répondre à ces questions)

Le GT constate que l'établissement d'un guide juridique à l'attention des élus nécessite la connaissance préalable des textes en vigueur. La liste des textes en vigueur (lois, décrets, arrêtés, circulaires) n'est pas actuellement disponible "sur étagère" à la DGMT.

#### 4-2 Réunion du 10 juin 08

Les élus n'ont pas de vade me cum, il faut élaborer une stratégie globale, mais nous faisons face à un fouillis documentaire difficile à gérer, l'association AUCMED a rédigé un document sur les cales, qui démontre que ce besoin est commun à toutes les parties prenantes. Il faut donc procéder à un recensement de l'existant des cales à destination des usagers et la rédaction d'un guide à destination des élus, permettant notamment "d'harmoniser l'interprétation des textes".

Pour qu'une cale soit jugée "bonne", deux types de contraintes doivent être satisfaits :

- celles concernant les embarcations : situation par rapport au bassin de navigation, capacité d'accostage (la cale proprement dite éventuellement, quai, ponton à proximité), des mouillages et des services de navette avec ces mouillages, grue (en libre service ?), station à essence...
- celles concernant les véhicules terrestres et les plaisanciers : disposer d'un accès facile, de stationnements pour les voitures (et les remorques), des distances faibles entre l'accès et les espaces de stationnement, ainsi que la capacité de manœuvrer les remorques (avec une voiture) sur la cale comme à proximité, boulangerie, stations d'essence (distance optimale : inférieure à 500 mètres)...

### **Les caractéristiques essentielles, communes aux cales :**

- la largeur minimale admise est de 4 m: plus la largeur est importante, plus la cale permet de mises à l'eau simultanées,
- les "coudes" peuvent rendre la cale difficilement exploitable, car les manœuvres de roulage peuvent devenir difficiles ;
- la pente (12 à 15° préconisés par *Nautisme en Finistère*, cf. annexe A) est un facteur qui est rarement limitant, car c'est la capacité de traction qui est importante
- la nature de l'ouvrage : maçonnerie, béton, pilotis, ...
- l'état d'entretien de la cale
- la capacité et le statut (payant ou non), ainsi que ceux des parkings de proximité pour l'accueil des véhicules et des remorques.

Le GT demande à la FFPP de poursuivre le travail de mise à jour de la liste des textes en vigueur qui forment les premières pages du guide, en faisant apparaître les textes en vigueur et les textes qui, sans avoir été abrogés, demeurent des sources d'information ou des références documentaires.

### **Les informations**

Pour utiliser une cale dans les meilleures conditions, les plaisanciers utilisateurs ont besoin de disposer d'un certain nombre d'informations qui peuvent être regroupées en trois catégories :

- des informations complètes destinées à être rassemblées dans un guide : conditions d'accès à l'eau, conditions après la mise à l'eau, localisation du ou des parkings les plus proches ;
- des informations "minimales" à mettre sur un panneau d'affichage : les coordonnées du responsable de la cale, les coordonnées des moyens de secours,
- des informations "banales" accessibles par ailleurs : horaires de marée, météo, etc.

**L'accès à la mer via l'estran, en l'absence de cale** : pour les véhicules terrestres à moteur, l'accès à la mer par l'estran est interdit, conformément aux termes de l'article L321-9 du code de l'environnement (circulation et stationnement). La circulation des véhicules terrestres à moteur (ou "VTM" pour ne pas les confondre avec les "VNM") sur l'estran est autorisée par le préfet par autorisation spécifique et après avis du maire. Dans les faits, de telles autorisations sont accordées quand elles sont demandées par des associations, mais pas à des particuliers.

**Statut juridique des cales** : la situation théorique est la suivante :

- à l'intérieur des limites administratives d'un port, la responsabilité de la cale est assumée par la collectivité territoriale "propriétaire" et confie la gestion au directeur du port.
- à l'extérieur de ces limites, les cales relèvent du domaine public maritime (DPM) et sont placées sous la responsabilité de l'Etat. L'Etat peut transférer la gestion et l'entretien à

une autorité qui peut être une collectivité, un syndicat, une CCI. La police administrative est assurée par une collectivité territoriale (conseil général par exemple).

Les régularisations des cales sans statut clairement identifié, sont faites par l'Etat :

- attribution de la responsabilité de la gestion à une collectivité territoriale qui peut la déléguer à un port
- attribution de la gestion à un port par modification des limites administratives du port, qui incluent alors la cale.

L'entretien d'une cale par une collectivité ou un port peut être conduit dans des conditions financières satisfaisantes sous réserve que le gestionnaire puisse récupérer son investissement.

Quand une collectivité territoriale se lance dans la gestion d'une cale, il faut donc en déterminer le coût d'exploitation et comment le supporter.

Une autre question est celle de la gratuité de l'accès à l'eau. Des plaisanciers la revendiquent. Il semble que l'accès gratuit est la règle pour les piétons mais que rien ne soit prévu pour les embarcations. Ce point est à vérifier auprès de la DGMT/DA.

#### **Parkings adaptés aux véhicules et remorques et des principes qui les régissent :**

Les règles juridiques concernant l'aménagement des parkings sortent du cadre de cette étude. Elles sont bien connues des collectivités territoriales, c'est pourquoi le présent document ne les évoque pas. Mais....

- l'absence de parking de dimensions adaptées à proximité des cales peut être la source de conflits d'usage entre les riverains et les utilisateurs occasionnels de la cale en raison des problèmes de circulation ;
- l'absence de parking dans un port ou à proximité d'une cale est un mode de régulation. Il est en effet inutile de créer un grand parking pour une petite cale qui est déjà saturée.
- le phénomène de saturation ne se produit que pendant 2 mois... et 5 week-ends par an.

#### **4-3 Réunion du 30 septembre 08**

Cette dernière avait pour objet essentiel la révision du décret de 1991 sur les ZONES de MOUILLAGE et EQUIPEMENTS LEGERS, avec une attention particulière sur l'accueil de la plaisance en dehors des limites administratives des Ports de Plaisance, incluant de ce fait la recherche des conditions d'amélioration des Cales de mise à l'eau, notamment celles situées à proximité immédiate de ces ZMEL.

#### **4-4 Réunion du 10 décembre 08**

L'appui d'une politique raisonnée de développement durable des places à flot pour les bateaux de plaisance, a conduit le GT à étudier les modalités d'accueil de la plaisance en dehors des ports constitués, et notamment les « cales de mise à l'eau. Il s'agit d'aider les collectivités locales porteuses de projets, à réaliser ceux-ci et notamment ceux dont l'impact environnemental est le plus ténue.

Il conviendrait que les SERVICES de l'ETAT se mobilisent pour rendre les projets acceptables localement, les orienter vers un portage intercommunal, dans le cadre de la gestion intégrée des zones côtières.

Au delà de la seule valorisation des cales de mise à l'eau, (qu'elles soient ou non proches ou à l'intérieur d'une ZMEL), le GT souhaite s'orienter vers trois objectifs :

- développer l'accès et l'usage d'appareils de mouillage et des équipements légers associés,
- préciser les pouvoirs de police du maire sur ces zones,



- développer les services à terre (parking, stationnement, camping cars, etc...).

Le GT considère que la boîte à outils créée par le CODCAP avec ODIT France, est un bon moyen d'informer les collectivités mais qu'il ne lie pas les administrations sur un corpus réglementaire unique et partagé. Ce dernier devrait pouvoir servir de juge de paix dans les discussions interservices (DREAL, SMIB, ...).

#### **4-5 Réunion du 24 février 09**

En préambule à la revue des propositions de révision du décret de 1991 sur les ZMEL, qui était l'objet principal de cette réunion, il est :

- rappelé que le GT a pour double but de faire évoluer le décret ZMEL pour permettre la prise en compte du renouvellement simplifié des AOT, et réaliser une plaquette à l'intention des collectivités locales et porteurs de projets d'aménagement collectif, et des utilisateurs potentiels des cales de mise à l'eau.
- recommandé de privilégier dans l'approche du sujet des mouillages collectifs et des équipements légers correspondants, une gestion terre-mer que la réglementation autorise. Ainsi faut-il, peut-être, proposer une "superposition d'affectation" que permet la loi.
- précisé que le "droit d'accès" à la mer n'est pas donné aux véhicules, et que les quais et cales de mise à l'eau appartiennent au patrimoine maritime national.

#### **4-6 Réunion du 02 juin 09**

L'animateur du groupe de travail, réalisera une courte note, point d'étape sur les travaux du groupe de travail "cales de mise à l'eau" le but étant :

1. de protéger les cales existantes
2. de réaliser un guide à destination des collectivités locales (parking et services connexes).



## Annexe 5

### Etude relative aux bateaux transportables Evolution, contraintes et suggestions Nautisme en Finistère (octobre 2007)

#### Introduction :

#### **A - Les bateaux transportables, définition :**

Un bateau transportable peut être synthétiquement et globalement défini comme une petite embarcation déplacée sur remorque tractée par un véhicule léger ou utilitaire et **qui est mis à l'eau puis remonté à chaque utilisation**. Cette définition comprend un grand nombre et une grande diversité d'embarcations, du jet-ski à la petite vedette en passant par le pneumatique et le semi-rigide qui est à l'heure actuelle l'engin transportable le plus utilisé.

Ce type d'activité tend à se développer depuis quelques années. Cette croissance a plusieurs causes : le manque relatif de places dans les ports en est une mais est loin d'être la plus importante, plusieurs sondages ont montré que les utilisateurs appréciaient particulièrement une certaine souplesse dans l'utilisation de ses engins et donc une grande liberté de pratiquer. Par ailleurs, ils évoquent un aspect financier non négligeable : stockage le plus souvent chez soi, donc gratuit et entretien réduit (pas d'antifouling).

Mais cette pratique pose actuellement de plus en plus de questions aussi bien au niveau nautique avec l'apparition de conflits d'usage (entre utilisateurs de bateaux transportables et autres acteurs maritimes), que de celui de l'accès à la mer et au DPM (Domaine Public Maritime) ou encore en termes environnementaux avec la fréquentation d'espaces sensibles ou le mouillage dans des zones protégées.

#### **B - Estimation quantitative de la flotte :**

Le nombre de bateaux immatriculés en Bretagne est donné à 191 088 en 2005, dont 121 755 bateaux à moteur de moins de 8m (source: affaires maritimes).

Dans le département du Finistère, après analyse de photos aériennes et intégration dans un Système d'Information Géographique (SIG), on estime à plus de 21 000 (21 238 comptées le 06 juillet 2004) le nombre d'embarcations fréquentant les ports, les petits ports et les zones de mouillage organisées ou non.

Ces chiffres ne prennent en compte que partiellement la quantité d'embarcations transportables. En effet, **le nombre d'immatriculations ne peut être considéré comme fiable, car si il y a une obligation à immatriculer une embarcation neuve ou en provenance d'autres quartiers, il n'y en a, de fait, aucune concernant la radiation en cas de destruction ou de disparition**. De plus, les plus petites unités ne sont pas immatriculées.

La méthode du survol aérien utilisée par **Nautisme En Finistère** et le laboratoire **Géomer** est pertinente pour la majorité des embarcations, sauf pour celles qui sont transportables et qui par définition sont stockées à terre, le plus souvent chez les propriétaires. La majorité d'entre elles échappent donc au comptage, même si l'analyse de la répartition des pneumatiques sur une journée estivale, grâce au SIG, peut fournir de nombreuses informations intéressantes pour la gestion de cette activité.

Une méthode de calcul proposée par le cabinet d'études **Act-Ouest** et adoptée sur différents territoires, propose la notion de "flotte active" (\*). Elle donne une estimation pour le Finistère à plus de 40 000 embarcations, dont une moitié dans les ports et zones de mouillage, et un quart stocké à terre dans les chantiers (en réparation ou à vendre), un quart chez les particuliers.

Ces estimations sont-elles réalistes ?

BT = Bateau Transportable	Flotte Active BT	Population Département (hommes entre 20 et 74 ans)	Nombre communes	Nombre communes littorales
	5 000	610 000	283	100
1 BT pour ... hommes		122		
Moyenne nombre de BT par commune			18	
Nombre Moyen de Bateaux Transportables par commune littorale				50

Ces calculs ne représentent qu'une approximation, ils donnent cependant une idée de ce que peut représenter la flottille des bateaux transportables :

Entre 0,8 et 1,6 % de la population des hommes âgés de 20 à 74 ans serait propriétaire d'un bateau transportable.

Afin de corrélérer ces chiffres, les professionnels du secteur ont été parallèlement approchés. Le groupe Zodiac/Bombard qui représente 80 % du marché du pneumatique pas plus que les revendeurs de remorques sur le département ne sont capables de fournir d'éléments.

En revanche, les revendeurs de moteurs estiment le marché annuel français à 30 000 moteurs hors-bord neufs vendus (toutes marques et tous modèles confondus). 56 % des ventes sont représentées par des moteurs compris entre 2 et 16 chevaux. On peut évaluer le marché breton à environ 30 % des ventes nationales et le marché finistérien à environ 15 % de celles-ci. Le marché départemental représente environ 4 500 moteurs neufs par an, dont environ 2 000 de plus de 16 chevaux. Si l'on considère que la période moyenne de renouvellement d'un moteur est d'environ 5 ans, cela représenterait environ 10 000 embarcations équipées de moteurs hors-bord de plus de 16 chevaux. Si l'on ajoute à cela les transportables ayant un moteur in-board, ainsi que ceux qui ont un moteur inférieur à moins de 16 chevaux, **le nombre d'environ 5 000 unités transportables stockées à terre, paraît donc largement cohérent.**

(\*) : Ce calcul est établi arbitrairement (mais en reposant sur une longue expérience) sur la base principale de « taux d'activité » de 50 à 55 % pour les unités de moins de 6 m, de 70 % pour ceux de plus de 6 m appliqués au nombre d'embarcations alors immatriculées.

## **I. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE**

### **1.1 La circulation sur la zone de balancement des marées :**

Il n'existe pas de textes législatifs à proprement parler sur les bateaux transportables, cependant ils sont concernés par plusieurs textes de loi, notamment :

- **L'article L. 321-9 du code de l'Environnement**, spécifique à la circulation et au stationnement sur le rivage de la mer et la zone de balancement des marées (estran). Sa rédaction est issue de la loi "littoral" du 3 janvier 1986, antérieurement à la loi de 1991 fixant le droit commun.

**L'article L 321-9 pose le principe de l'interdiction de circuler et de stationner des véhicules terrestres à moteur sur le rivage de la mer, les dunes et les plages. Cette interdiction n'est toutefois pas pénalement sanctionnée.** Néanmoins, les dispositions de droit commun (art. L. 362-1 du Code de l'Environnement) s'applique aux véhicules à moteur circulant dans ces espaces. L'article L 321-9 du Code de l'Environnement introduit deux dérogations : une dérogation permanente pour les véhicules de secours, de police et d'exploitation, qui recouvrent partiellement les exceptions permanentes du droit commun de l'article L. 362-2, et une dérogation temporaire délivrée par le préfet, après avis du Maire, pour les autres véhicules.

L'autorisation délivrée par le Préfet s'applique sur tous les espaces littoraux.

Cette dérogation au principe d'interdiction de circulation sur le rivage de la mer est à replacer dans le cadre général des principes du droit commun édictés à l'article L. 321-1 du Code de l'Environnement et le cadre particulier de la préservation des espaces remarquables localement identifiés et traduits dans les plans d'occupation des sols et plus récemment les plans locaux d'urbanisme.

- **L'article L 2213-4 du code général des collectivités territoriales :**

"Le Maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

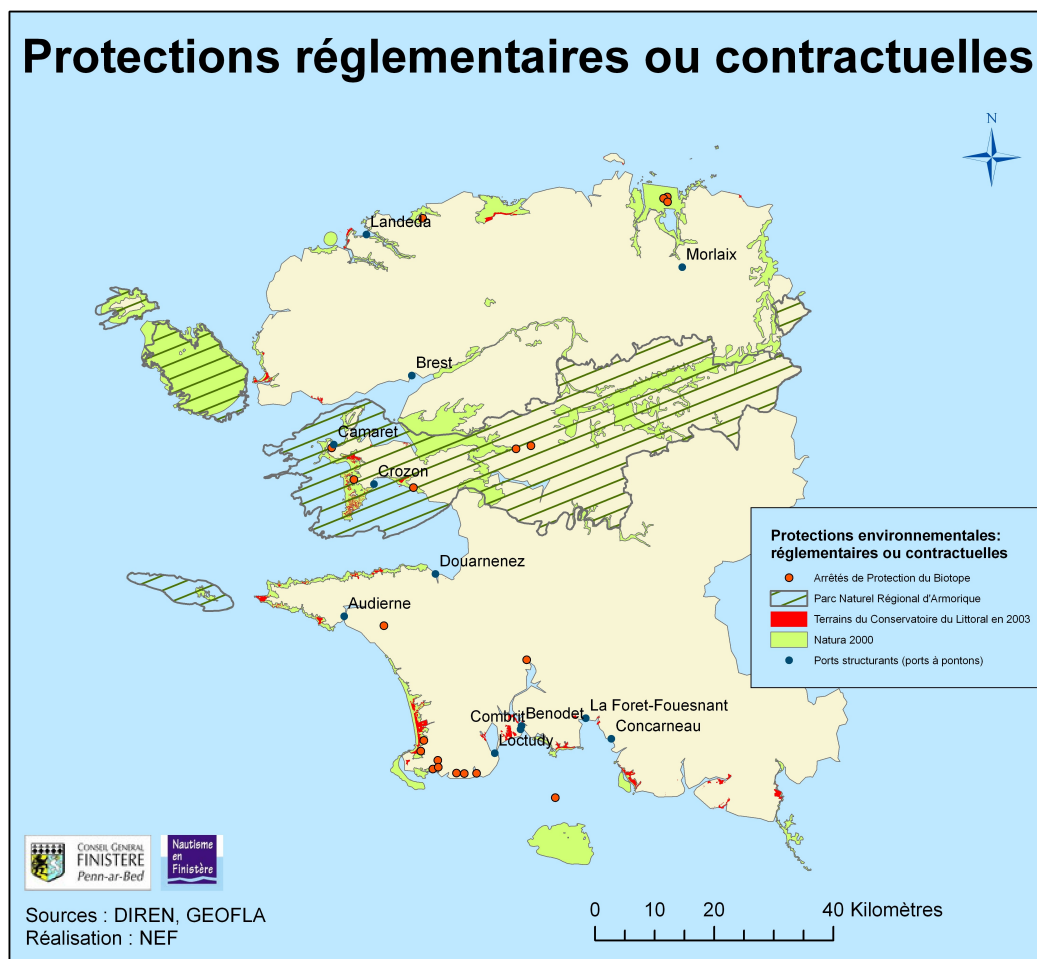
Dans ces secteurs, le Maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnels de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels."

- Enfin, **l'article L. 146-6 du Code de l'Urbanisme issu de la loi "littoral"**, complété par l'article R. 146-1 du même code, définit une typologie d'espaces qui doivent être préservés dans les documents d'urbanisme. La plupart des communes ont fait l'objet, avec l'assistance des services de l'Etat, d'une identification et d'une délimitation de ces espaces particulièrement fragiles dans lesquels les aménagements et activités pouvant nuire à l'objectif de préservation sont interdits.

## 1-2- Dispositions spécifiques à certains espaces protégés :

La législation relative à la circulation motorisée dans les espaces naturels s'applique à l'ensemble du territoire national. Toutefois, pour certains espaces faisant l'objet d'une protection renforcée, la réglementation spéciale relative à ces espaces peut compléter les dispositions générales. Ainsi en est-il notamment de la réglementation spécifique aux parcs nationaux, aux réserves naturelles, à certains espaces protégés par Arrêté de Protection de Biotope (APB), ainsi qu'aux espaces gérés par le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.



Document 1: Principaux zonages de protection environnementale du Finistère.

### I.2.1. Parcs nationaux, réserves naturelles et habitats remarquables

Le législateur a prévu que le décret de classement d'un parc national ou d'une réserve naturelle pouvait en effet interdire, ou simplement réglementer avec un régime d'autorisation spéciale préalable, l'accès, la circulation ou le stationnement sur certaines voies ouvertes ou non à la circulation publique au sein de l'espace classé. Pour certains biotopes particulièrement sensibles, le préfet peut interdire ou réglementer la circulation ou le stationnement par arrêté, en application des dispositions des articles R. 411-15 et R. 411-16 du Code de l'Environnement relatifs aux arrêtés de protection du biotope.

Ces dispositions réglementaires particulières, propres à ces espaces classés, se surajoutent au droit commun posé par les articles L. 362-1 et suivants. Elles peuvent s'opposer à toute manifestation sportive motorisée sur ou en dehors des voies ouvertes à la circulation publique. En l'absence d'interdiction par l'acte de classement, il convient de

s'assurer que celui-ci ne prévoit pas de régime spécial d'autorisation qui viendrait en complément des autorisations requises par le droit commun.

#### I.2.2. Domaine du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres

A l'exception des voies ouvertes à la circulation publique, la circulation des véhicules à moteur sur le domaine du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est prohibée en tout lieu.

Comme pour l'ensemble du territoire national, la circulation des véhicules à moteur "hors piste" est interdite (art. L. 362-1 du CE).

Sur les voies situées sur le domaine du Conservatoire qui sont du domaine public (art. L. 322-9 du CE), la circulation est également prohibée.

En effet, ne s'agissant ni de voies classées dans le domaine public routier, ni de chemins ruraux, ni de voies privées ouvertes à la circulation publique, la circulation des véhicules à moteur y est interdite (art. L. 362-1 du CE) sans qu'il y ait besoin d'une décision particulière du Conservatoire du littoral ou du gestionnaire visant à en interdire l'accès.

Cette interdiction générale ne s'applique toutefois pas aux véhicules à moteur utilisés pour remplir une mission de service public et aux véhicules à moteur utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels (art. L. 362-2 du CE).

#### I.2.3. Circulation des véhicules à moteur dans les zones NATURA 2000

Les principes généraux relatifs à la circulation motorisée dans les espaces naturels évoqués aux paragraphes précédents sont applicables aux sites NATURA 2000.

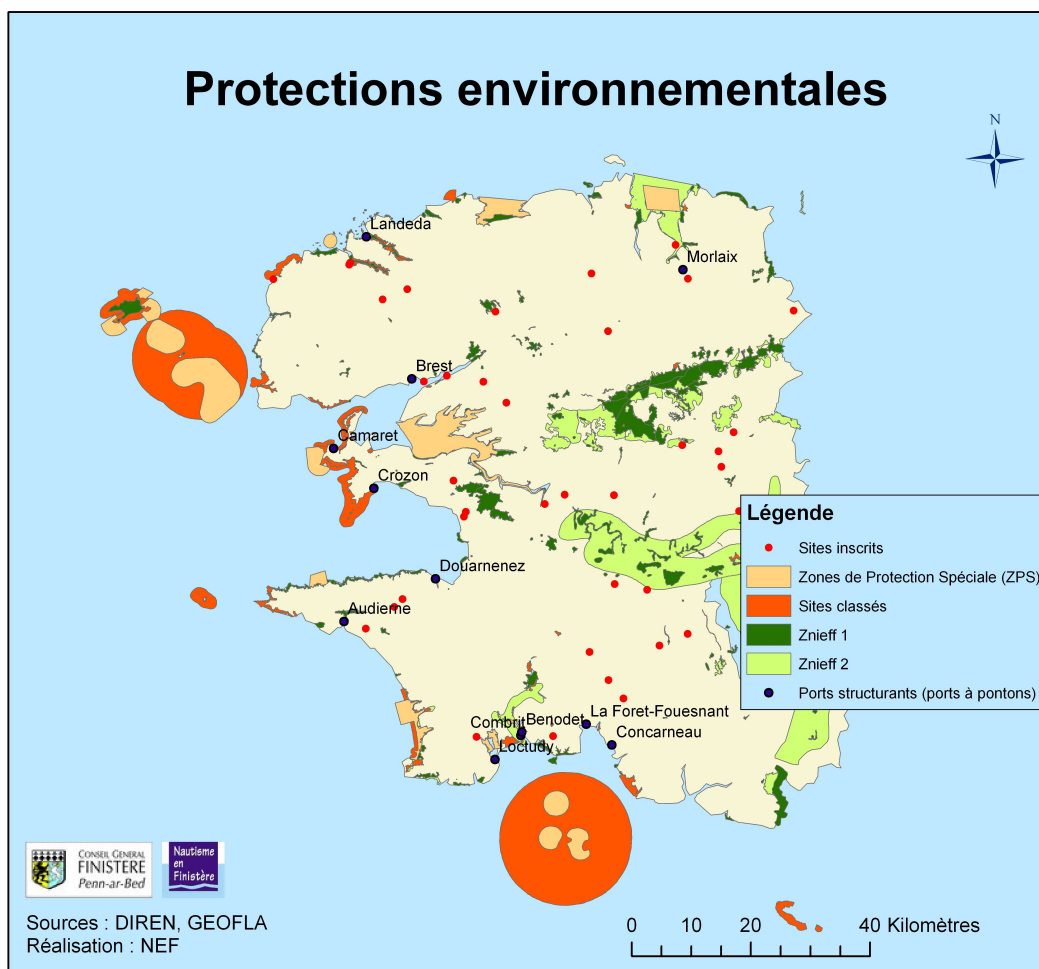
Au surplus, dans ces espaces particuliers, les autorisations délivrées par les autorités compétentes, notamment celles relatives à l'organisation de manifestations sportives motorisées, doivent être compatibles avec les objectifs de préservation du site.

Si l'article L. 414-4 du Code de l'Environnement ne prévoit pas d'obligation expresse d'évaluation des incidences pour les activités soumises à autorisation et qui seraient de nature à effectuer de façon notable un site NATURA 2000, la Cour de Justice des communautés européennes (pré-contentieux relatif à l'enduro du Touquet) semble avoir une vision beaucoup plus large de l'application de la directive Habitat en estimant que **toute activité susceptible d'affecter un site NATURA 2000 doit faire l'objet d'une évaluation des incidences** (CJCE, 7 septembre 2004, C-127/02 Pays-Bas).

Afin de limiter le contentieux communautaire, les autorisations délivrées pour l'organisation de manifestations sportives motorisées, lorsqu'elles concernent une zone NATURA 2000, ne peuvent être délivrées que s'il résulte de l'évaluation des incidences que la manifestation envisagée ne porte pas atteinte à l'état de conservation du site.

### **I.3. Autres contraintes réglementaires**

Les dispositions citées ci-dessus concernent principalement la circulation des véhicules motorisés dans des espaces particuliers. Cependant, ce ne sont pas les seules dispositions à prendre en compte en cas de projet d'aménagement :



Document 2 : Autres zonages de protection environnementale et paysagère.

En cas de projet d'aménagement en rapport avec les bateaux transportables, il convient de vérifier le contexte juridique :

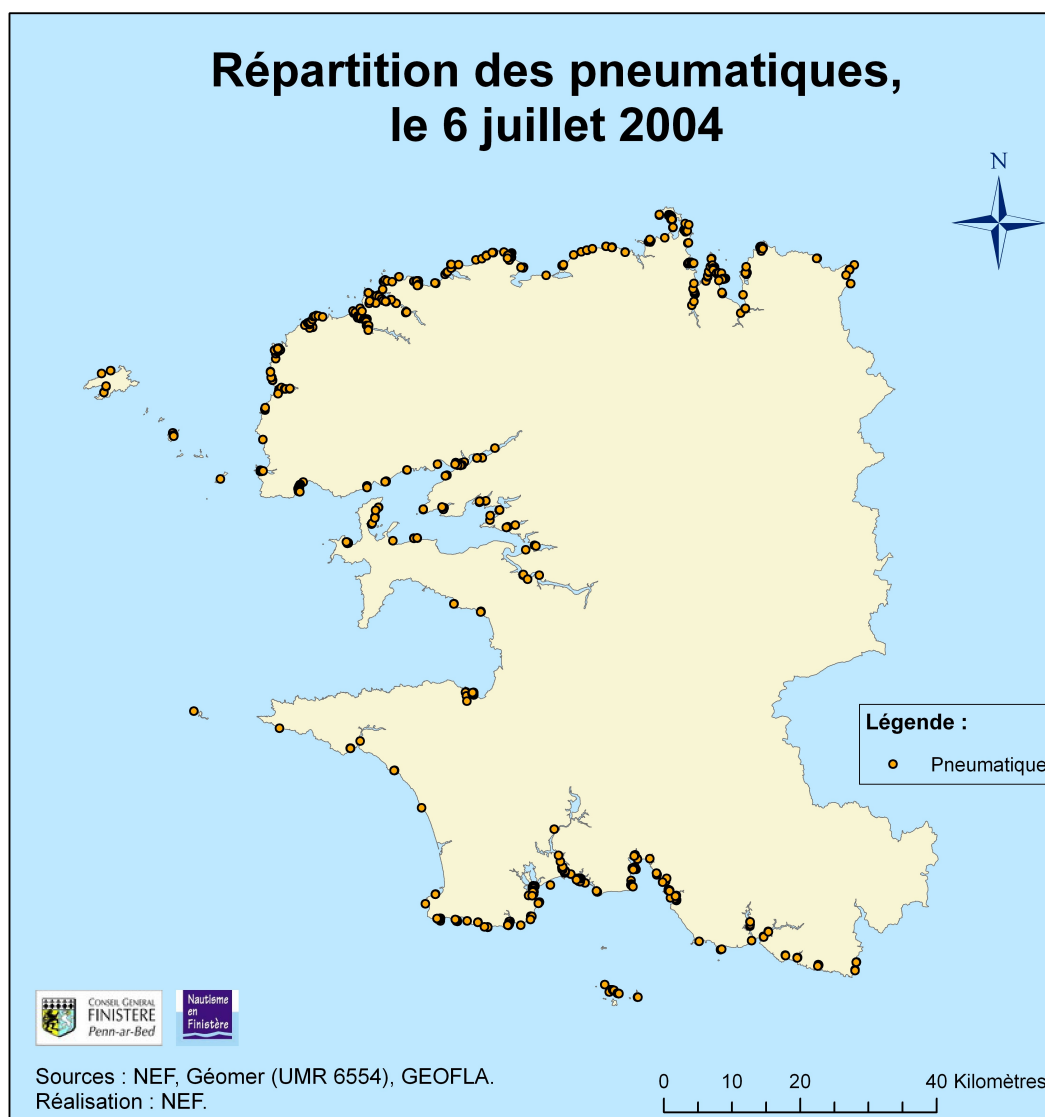
- Le Plan Local d'Urbanisme
- Les protections architecturales
- Les protections environnementales et paysagères

Une étude fine du contexte local, en partenariat avec les services de l'Etat (notamment la DDE et la DIREN) est nécessaire au préalable de projets d'aménagement dans les zones proches du littoral, notamment pour les projets éventuels de parkings ou d'extension de cales de mise à l'eau.

## **II. ETAT DES LIEUX DE L'ACTIVITÉ**

### **2.1. Estimation du nombre d'embarcations et leur répartition**

Une première source d'information peut être utilisée afin d'estimer le nombre et la répartition par bassin de navigation des bateaux transportables : le SIG qui recense les embarcations présentent en mer le 6 juillet 2004. L'analyse de la répartition des pneumatiques permet d'avoir une vision globale, bien que partielle, de la pratique départementale. Elle permet surtout d'avoir une idée de la répartition et des concentrations des bateaux par bassin de navigation.



Document 3 : Répartition des pneumatiques le 6 juillet 2004.

Le 6 juillet 2004, 865 pneumatiques étaient présents sur les côtes finistériennes. Ce chiffre est loin du nombre total de bateaux transportables estimé à 5 000 (cf p. 5), car ceux-ci sont par nature souvent stockés à terre, et plus généralement chez leur propriétaire. Cependant, les pneumatiques peuvent être considérés comme représentatifs de l'activité des transportables, de plus, l'analyse de la répartition de ce type d'embarcation permet d'identifier les lieux de pratique et de mieux connaître les territoires à enjeux.

Une analyse par bassin de navigation :

- **Baie de Morlaix** (entre Locquirec et Plouescat) : 190 pneumatiques soit **22 %** de ceux qui ont été sortis le 6 juillet 2004,
- **côte sauvage et côte des Abers** (entre Goulven et Le Conquet) : 267, soit **30,9 %**,
- **rade de Brest** entre (Plougonvelin et Camaret) : 118, soit **13,6 %**,
- **baie de Douarnenez** (entre Morgat et Douarnenez) : 25, soit **2,9 %**,
- **Baie d'Audierne** (entre Sein et Kéerty-Penmarc'h) : 26, soit **3 %**,
- **bassin des Glénan** (entre Le Guilvinec et Trévignon) : 208, soit **24 %**,
- **côte des Avens** (entre Raguènes en Névez et Clohars-Carnoët) : 31, soit **3,9 %**.



Les principaux lieux de pratique fréquentés par les utilisateurs de pneumatiques le 6 juillet sont donc la côte du **nord-Finistère**, entre Locquirec et Le Conquet, qui regroupe **52 %** des pratiquants et le **bassin de Glénan** qui regroupe **24 %** des pratiquants. C'est sur ces sites que se concentre la plus grande partie de l'activité, mais aussi des interactions, voire des "conflits d'usage" entre les pratiquants ou avec d'autres activités.

## 2.2. Typologie et tendances évolutives de la flotte de transportables

La pratique et la population pratiquant la plaisance sur bateaux transportables est en évolution rapide. Pour mieux cerner cette catégorie d'acteurs, une enquête téléphonique a été réalisée auprès de 19 des principaux revendeurs de bateaux transportables du département.

La majorité d'entre eux vendent des semi-rigides (18 sur les 19) et des petites vedettes (11 sur 19). Une grande partie de leurs clients est d'origine locale (42 %).

**La majorité des pratiquants a entre 40 et 50 ans** et leurs principaux buts de sorties sont la pêche ou la balade familiale.

Il semble que les principales raisons d'achat soient liées au manque d'anneaux dans les ports, mais aussi à la liberté de pratique et à la facilité d'utilisation. L'évolution du nombre, de la taille et de la puissance des bateaux est plutôt en augmentation, **avec une moyenne de renouvellement d'achat pouvant être estimée à environ 4 à 5 ans**.

Les principaux problèmes rencontrés par les usagers sont très majoritairement la difficulté d'accès aux cales de mise à l'eau ainsi que le manque de places de stationnement à proximité des lieux de mise à l'eau.

Une seconde enquête a été réalisée (enquêtes faites les 14 et 15 avril puis les 4 et 5 août) auprès des utilisateurs de bateaux transportables.

159 utilisateurs de transportables ont été interviewés, sur 8 sites : Brest (11), Loctudy (27), Esquibien (5), Bénodet (24), Port la Forêt (36), Plougasnou Le Diben (10), Lanildut (12), Douarnenez (34). La majorité des observations a été effectuée les dimanches, jour de plus forte fréquentation. La disparité dans le nombre d'interviews réalisées provient de l'activité même, qui est fluctuante et difficile à sonder.

Une grande majorité des usagers interviewés possède un semi-rigide (55 %) ou une petite vedette (30 %). Les autres supports sont le pneumatique léger ou le jet ski. **La puissance moyenne des moteurs est de 68 CV**, mais cependant la majorité des utilisateurs possède un moteur d'une puissance de 40 à 50 CV (66 sur 159).

**Les utilisateurs sont très majoritairement d'origine locale** et sont âgés de 40 à 50 ans (38 %) ou 30 à 40 ans (26 %). Il n'y a pas de dominance d'une catégorie professionnelle, même si les artisans, commerçants et chefs d'entreprise représentent une majorité des sondés avec 26 %. Les activités dominantes pratiquées sont très largement la promenade et la pêche, même si on note une part importante de plongeurs/chasseurs sous-marins qui sont des pratiquants très réguliers et expérimentés.

**65 % des utilisateurs de transportables ont une embarcation âgée de moins de 2 ans**, ce qui illustre bien l'explosion de ce type de pratique, surtout que pour 46 % des sondés, il s'agit de leur premier bateau. Les principales raisons d'investissement sur cette pratique sont très largement la facilité d'utilisation et la liberté de pratique, la mobilité. Le manque d'anneaux dans les ports n'est cité que par 15 % des sondés. Le coût d'acquisition et de stationnement n'arrive qu'en dernière position dans les raisons d'achat.



### 2.3. Les principaux lieux de pratique et de mise à l'eau

L'enquête auprès des professionnels a permis d'identifier également les territoires de pratique des utilisateurs de transportables.

Les principaux sites de mise à l'eau identifiés par les professionnels sont : le port du Moulin Blanc, le port de l'Aber Wrac'h, Port la Forêt, le port de Loctudy, Bénodet. Il y a donc une **concentration réelle de la mise à l'eau des transportables au sein des ports de plaisance**.

Cette sur fréquentation des cales au sein des espaces portuaires pose un certains nombre de problèmes:

- concurrence avec les usagers du port,
- disponibilité en places de parking,
- stockage des remorques.

**Les lieux de pratiques privilégiés des plaisanciers sont très majoritairement les îles**, dès qu'il y en a à proximité de leur lieu de pratique. Cette attirance est particulièrement forte aux Glénan, où se rendent la majorité des utilisateurs de transportables du sud Finistère. L'attraction insulaire est également importante dans le nord Finistère, autour des îles et îlots de la Baie de Morlaix, ainsi que pour Molène et Ouessant. Les rias et avens sont également très appréciés des plaisanciers.

Les principales informations recherchées par les plaisanciers sont majoritairement axées sur la législation qui évolue rapidement. Les revendeurs semblent être leurs partenaires techniques privilégiés.

Les utilisateurs de transportables recherchent la solution de mise à l'eau la plus fonctionnelle. Ainsi, ils utiliseront de préférence les cales présentes dans les ports car l'offre y est de qualité (cales larges, accessibilité maximum à la route et à la mer, sécurité, présence de parkings, présence de services notamment de sanitaires...).

L'augmentation du nombre de pratiquants sur un nombre de points de mise à l'eau restreint entraîne une pression sur les cales de mise à l'eau, des conflits d'usage et une saturation des aires de stationnement sur les sites les plus fréquentés.

L'enquête auprès des pratiquants donne de nouvelles informations :

- 1- Les lieux de pratique les plus utilisés par les possesseurs de transportables sont les Glénan qui sont cités par la quasi-totalité des plaisanciers de la côte sud du Département, ainsi que la Baie de Douarnenez, la rade de Brest et la côte nord avec également les îles de Sein, Molène et Ouessant.
- 2- 90 % des sondés stockent leur bateau à leur domicile, ce qui illustre bien la difficulté d'évaluation de ce type de pratique. 60 % stockent leur embarcation à moins de 10 km de leur lieu principal de mise à l'eau, **les sondés sont donc très majoritairement des locaux qui sortent régulièrement (78 % sortent plus de 20 fois par an)**. Ils exercent majoritairement leur activité entre avril et octobre (61 %) ou toute l'année pour les plus assidus (33 %) qui sont majoritairement des plongeurs ou pêcheurs réguliers.
- 3- **Les principaux problèmes rencontrés par les plaisanciers lors de leur pratique sont très largement l'encombrement des cales de mise à l'eau (45 %) et la difficulté de trouver une place de stationnement avec remorque (43 %)**. Il faut néanmoins signaler que 30 % des utilisateurs indiquent ne pas avoir rencontré de

problèmes particuliers, de plus, les phénomènes de saturation des cales et les difficultés de stationnement sont surtout signalées lors de la période estivale.

- 4- Les services et infrastructures identifiés devant être développés selon les plaisanciers sont donc très largement les cales (46 %) ainsi que les places de parkings (45 %) qui sont manquantes. 23 % indiquent également un manque de places de mouillage. 8 % trouvent également que la récupération des déchets pourrait être améliorée. **5 % seulement seraient intéressés par le développement de « ports à sec ».**
- 5- Les utilisateurs de transportables se considèrent dans leur grande majorité comme informés sur les conditions de pratique. Cependant, une part importante d'entre eux (nouveaux propriétaires) serait intéressée par des informations sur la législation (armement, sécurité, zones de navigation...), la réglementation de pêche ainsi que sur les sites de mise à l'eau.
- 6- Environ **30 % des personnes interrogées se disent opposés au fait de payer un accès aux cales de mise à l'eau.** Si l'accès aux cales devait être payant, une partie des utilisateurs **ne serait pas forcément contre si il y avait des services associés** : des cales bien entretenues principalement, un accès facilité aux cales, des places de parking réservées, des jets d'eau à disposition, voire un gardiennage des remorques. Mais ce sujet reste sensible auprès de nombreux utilisateurs et la tension perceptible.
- 7- En outre il apparaît que la **pression soit bien plus forte sur le sud que sur le nord** et que le public concerné soit (à l'examen du niveau de standing des véhicules de traction) dans les catégories socio-professionnelles plus élevées dans le sud.
- 8- A l'examen du nombre de sorties annuelles indiquées par les plaisanciers interrogés, il apparaît que nous ayons eu à faire pour une majorité à des usagers réguliers. Ceux-ci connaissent bien les sites de mise à l'eau, la réglementation, maîtrisent bien la technique.

### **III. SOLUTIONS TECHNIQUES**

#### **3.1. Infrastructures et services nécessaires à la pratique**

Les usagers de bateaux transportables ont des besoins spécifiques en terme d'infrastructures et de services.

##### **3.1.1 La cale**

La mise à l'eau d'un bateau transportable nécessite en premier lieu une cale possédant des caractéristiques spécifiques à la pratique :

- **bon état** : pas trop de sable, ni d'algues, pas trop de "nids de poule »...
- **libre d'accès** : pas d'exclusivité pour les professionnels, pas de barrière,
- **largeur minimum de 4 mètres**, ce qui est un nécessaire pour manœuvrer avec une remorque,
- **quasi-linéaire** (pas de coude),
- **pente suffisante** : on considère qu'une cale propice à la mise à l'eau a une pente comprise entre 12 et 15 %,
- **accessibilité** pendant la plus grande plage horaire de la marée.

Il existe beaucoup de cales dans le Finistère, mais un nombre très limité d'entre elles répondent réellement à ces critères.



Photographies 1 et 2 : Cales non entretenues

### 3.1.2 Un parking

Un parking à proximité de la cale de mise à l'eau est un élément indispensable pour accueillir des bateaux transportables. La distance acceptable entre la cale et le parking est au maximum de 500 mètres.

Il faut que ce parking soit matérialisé et qu'il permette le stationnement des véhicules avec remorque. Le parking doit avoir des emplacements réservés pour les voitures seules, et d'autres pour les véhicules avec un attelage.

Il existe un nombre important de parkings à proximité des sites de mouillage et de mise à l'eau, cependant ceux-ci sont le plus souvent peu étendus et saturés, notamment lors de la période estivale.

Le manque de places de stationnement permettant d'accueillir des véhicules avec remorque est également patent. Le manque de places de parking et le manque de sites de mise à l'eau sont les deux principaux griefs des plaisanciers interrogés lors de cette étude.

### 3.1.3 Une aire de retournement

Un espace suffisant pour pouvoir manœuvrer en haut de cale est très important pour la pratique. Cette aire de retournement permet au plaisancier de se placer dans une bonne position afin d'amorcer au mieux la mise à l'eau de son embarcation.

Elle est indispensable pour éviter au plaisancier de réaliser une marche arrière avec sa remorque sur une trop longue distance, ce qui est un risque d'encombrement, de tension, voir d'accident.

## 3.2. Utilisation de nouveaux sites

Les diverses études menées par *Nautisme En Finistère*, en partenariat avec ***l'Université de Bretagne Occidentale***, ont permis de recenser un grand nombre de services et d'infrastructures. Les cales et parkings ont notamment été localisés et caractérisés sur un Système d'Information Géographique (SIG). Dans une réflexion départementale sur l'activité plaisance et la pratique des bateaux transportables un premier traitement peut être réalisé sur SIG. Il faudra néanmoins confronter les résultats à une phase de terrain.

Cette démarche a été testée sur le territoire du **SIOCA** (Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement) qui s'étend de Douarnenez à l'Odé. Elle a permis d'identifier clairement des sites propices pour l'accueil des transportables. Cette première sélection, confrontée à une étude de terrain, a permis d'établir un diagnostic des possibilités de développement de l'accueil des transportables.

Un premier traitement cartographique, grâce aux SIG, peut permettre de réaliser une première sélection de sites dans le Département. Mais il faudra également confronter cette première analyse à la réalité du terrain.



Document 4 : Sélection de cales de mise à l'eau

Les cales sélectionnées répondent à plusieurs critères, elles :

- sont situées à **moins de 500 mètres d'un parking**,
- ont une **largeur supérieure à 4 mètres**,
- sont **libres d'accès** (à la date du recensement : novembre 2005),
- n'ont **pas de coude**,
- ont été jugées en **bon état** au moment du recensement.

On peut noter sur la carte qu'à priori de nombreuses cales seraient utilisables par les transportables sur la côte nord. Cependant, peu d'entre elles doivent être réellement accessibles sur une durée raisonnable de la marée. Ce traitement étant impossible sur SIG, un examen de terrain s'avère indispensable.

Néanmoins, sur cette sélection de 150 cales, il existe sûrement une partie d'entre elles qui, avec des aménagements minimes, feraient de bons points d'accueil pour les transportables. La totalité des sites possibles ne sont pas exploités. La création de nouveaux sites d'accueil des transportables permettrait de mieux répartir cette activité qui connaît une forte croissance.

### 3.3. Les cales "amovibles"

Lorsqu'il y a absence de cale, des solutions alternatives et amovibles peuvent être mises en place lors de la saison estivale. L'utilisation de « géotextiles », dans des endroits où l'offre de mise à l'eau a été identifiée comme insuffisante, peut être une solution alternative et non agressive pour le milieu.



Document 5 : Cale de Rothéneuf (35) à Saint-Malo

Plusieurs sites bretons ont doré et déjà testé ce type de produit, notamment en Côtes d'Armor et Ile et Vilaine. Les collectivités de Saint-Cast le Guildo, Saint-Quay-Portrieux, Plouer sur Rance et Saint-Malo ont mis en place des géotextiles pour répondre à la demande de mise à l'eau notamment de la part des centres nautiques.

Pour le principal fournisseur de cales amovibles, ce produit :

- est constitué d'un tapis en géotextile, d'oeillets et de pieux d'un mètre,
- surtout destiné à améliorer l'offre de mise à l'eau lors de la période estivale,
- nécessite un nivellement minimum de la plage,
- ne nécessite pas de formation particulière pour la manutention, en avant ou après saison, du géotextile, peut être réalisé par des services techniques municipaux,
- principalement destiné aux hauts de plages, sur sable sec, la disposition sur l'estran peut entraîner quelques risques ou contraintes,
- le produit a une durée de vie de 6 à 7 ans maximum,
- le prix est de 12 728 € HT pour une longueur de 25m sur 4,20 m de large, et 8 859 € HT pour une longueur de 25m sur 2,80 m de large.

Le club de voile de Rothéneuf à Saint-Malo, utilise une cale amovible depuis environ 10 ans :

- principalement pour mettre à l'eau des voiliers et bateaux à moteur transportables,
- entre avril et fin octobre,
- disposée sur le haut de plage, mais aussi l'estran, sans problème majeur mais avec la nécessité de ré-enfouir parfois les bords du tapis ou les pieux après les forts coups de vent,
- le tapis a une bonne tenue pendant environ 5 à 6 ans, 10 est réellement un maximum.

**Une autre technique innovante : les cales en matériaux remodelables.**



La cale de Creac'h-Gwen a été construite par la ville de Quimper (concepteur Alain BRUNEAU, Ingénieur du service des sports de la ville).

Dans le cadre de la création d'une zone de loisirs accueillant des activités nautiques : voile, aviron et kayak, un besoin pour l'accès à l'Odé et la mise à l'eau s'est fait ressentir.

Les contraintes paysagères et environnementales étant particulièrement fortes, la création d'une cale en béton ou en matériaux lourds n'était pas envisageable. Une réflexion sur des alternatives possibles a été engagée et a abouti à la création d'une cale "dure" mais pouvant être retirée si de nouvelles contraintes venaient à apparaître.

La cale a été construite dans un contexte hydro-sédimentaire particulier puisque le site se trouve sur l'Odé à proximité de Quimper. Les rives sont donc essentiellement constituées de sédiments de type vaseux, d'une épaisseur approximative de 60 cm.



Photos 2 et 3 : La cale Creac'h Gwen à Quimper

Construction en plusieurs étapes :

- vase creusée sur une largeur de 11 mètres, une longueur d'environ 100 mètres et 60 cm de profondeur, sédiment dégagé remplacé par du sable,
- pose d'une grille synthétique, d'une maille de 4 x 4 cm, sur une largeur de 8 mètres (afin de répartir au mieux les charges),
- dépôt sur la grille, de la grave non traitée (mélange de cailloux avec des fines, se solidifiant avec le temps) ; cet ensemble procure un poids de charge très important,
- La cale a une forme bombée afin de permettre une évacuation plus rapide vers les bas-côtés, d'une largeur de 1,50 mètre, sont constitués de sable et servent de drains.

Comme on peut le constater sur les photos, l'ensemble s'intègre parfaitement au contexte local et au paysage, ce qui a permis d'obtenir l'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France. La cale n'étant conçue uniquement qu'avec des matériaux pouvant être retirés, les contraintes paysagères et environnementales sont donc minimales.

Cependant, ce type d'installation correspond à un contexte particulier puisque les sédiments vaseux maintiennent le sable et les graviers dans le sens de la largeur. Il paraît donc difficile d'appliquer ce concept dans une zone exposée ou avec un transit sédimentaire important.

Le coût global de l'opération a été estimé à environ 30 000€.

Si dans le contexte local, un manque de cale de mise à l'eau est avéré, on peut trouver des solutions alternatives, comme l'illustrent ces deux exemples. Il faut cependant que la



mise en place de ce type de techniques réponde à une demande réelle et qu'il n'y ait pas d'interactions avec d'autres activités, notamment balnéaires.

### 3.4. Du bon usage des cales

Une réflexion est à mener sur la mise en place d'un guide du bon usage des cales, avec éventuellement un travail avec des associations de plaisanciers ou d'usagers de transportables. Une communication paraît nécessaire auprès des pratiquants. Il pourrait s'agir de plaquettes informatives diffusées au niveau local (capitaineries, associations...), surtout destinées aux pratiquants occasionnels durant la période estivale.

Dans certains endroits où la pratique apparaît comme problématique un animateur de cale peut être embauché durant l'été afin d'informer, d'organiser et d'éviter tout risque de conflits (ex: la cale du Dellec à Plouzané).

### 3.5. Autres solutions

Les deux problèmes principaux rencontrés par les utilisateurs de transportables sont la mise à l'eau et le stockage de leur véhicule avec remorque à proximité du lieu de mise à l'eau dans des espaces déjà très occupés

Une solution envisageable serait de s'absoudre de ces deux contraintes : tout d'abord l'utilisation et le développement de **grues légères**. Cette solution est particulièrement adaptée dans le cas de reconversion portuaire où il y a absence ou saturation des accès à la mer. L'implantation d'une petite grue en "self-service" avec éventuellement un ponton d'attente spécialement dédié peut permettre de désengorger certains sites de mise à l'eau ou de réserver un espace particulier aux transportables. Cela permet de mieux organiser l'espace au sein d'une enceinte portuaire, voir redynamiser certaines parties de friches portuaires.

Le problème du stationnement à proximité du lieu de mise à l'eau peut éventuellement être contourné. On peut envisager **l'utilisation de terrains publics ou privés dans l'espace retro-littoral** largement moins convoité. Des terrains situés jusqu'à une distance de 500 mètres peuvent être utilisés à condition qu'un moyen de parcourir la distance soit proposé. On peut penser à la mise en place de bornes avec des vélos que l'on prend au parking et que l'on laisse à proximité du lieu de mise à l'eau à l'aller, et inversement au retour. D'autres solutions alternatives de ce type sont sûrement envisageables afin d'utiliser et dynamiser des espaces non occupés en arrière du littoral.

## **IV. LES AIDES DÉPARTEMENTALES**

Lorsqu'il y a un manque avéré de cales pour la mise à l'eau de bateaux transportables, et qu'il y a une forte pression liée au développement de ce type d'activité, la construction d'une cale "amovible" peut être envisageable.

Ce type d'aménagement répondant à un besoin et pouvant être considéré comme non agressif pour le milieu naturel, s'inscrivant ainsi dans une démarche de type développement durable, des aides du Conseil Général du Finistère peuvent être envisagée, sous certaines conditions.

**Le montant de l'aide pourrait aller jusqu'à 30 % du coût total des travaux et des études nécessaires à la réalisation de ce type de projet**, à l'exemple de disposition déjà prises pour améliorer les conditions d'accueil de la plaisance sur le département.

## Bibliographie

- LEVEUGLE T., *Etude sur la problématique du développement du bateau transportable en Finistère*, rapport de stage, 2003.
- **Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable**, *Guide à l'attention des Maires: La circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels*.
- **Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable**, *Circulaire n° DGA/SDAJ/BDEDP n°1 du 6 septembre 2005*.

## Annexe

### UN EXEMPLE D'ARRETE.

Arrêté municipal réglementant l'accès à certaines voies, portions de voies  
de la commune de .....

Le Maire,

VU le code de l'environnement ;

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L.2212-1, L.2212-2, L.2213-4 ;

VU le code de la route ;

VU le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée ;

VU le plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée ;

VU le plan de circulation approuvé par le conseil municipal en date du .. / .. / 200. ;

VU l'avis du Conseil municipal du .. / .. / 200. aux termes duquel ... ;

CONSIDERANT qu'aux termes de l'article L.2213-4 du Code général des collectivités territoriales précité, le maire peut interdire, par arrêté motivé, l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies est de nature à compromettre la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ;

CONSIDERANT que la forêt « du Parmont » définie au PLU comme espace boisé classé et la tourbière de « Suchey » identifiée à l'inventaire ZNIEFF de type I figurent parmi les espaces naturels remarquables de la commune ;

CONSIDERANT que les espèces animales présentes dans ces espaces sont dérangées par la circulation des véhicules à moteur à certaines périodes de l'année, notamment pendant la période de reproduction de ces espèces ;

CONSIDERANT que la circulation des véhicules motorisés et la traversée du territoire communal ne s'en trouveront pas empêchées par ailleurs, compte tenu des autres voies existantes ouvertes à la circulation publique ;

#### ARRETE

**Article 1<sup>er</sup>** : La circulation des véhicules à moteur est interdite sur les voies suivantes de la commune :

- le chemin rural n°4 allant de la parcelle B 25 à la parcelle B 31 entre le 15 mai et le 15 novembre, inclus
- le chemin rural dit « du grand bougre » sur tout son tracé entre le 15 mai et le 15 novembre, inclus.

**Article 2** : Par dérogation aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour remplir une mission de service public et à ceux utilisés à des fins professionnelles d'exploitation et d'entretien des espaces naturels sauf pendant la période allant du 1<sup>er</sup> Août au 15 novembre.

**Article 3** : L'interdiction d'accès aux voies mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> sera matérialisée à l'entrée de chaque voie par un panneau de type B7b.

**Article 4** : Le fait de contrevenir aux interdictions de circulation fixées par le présent arrêté est passible des sanctions pénales et administratives prévues par l'article R. 362-1 du code de l'environnement, à savoir :

- une amende prévue pour les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe (jusqu'à 1 500 €) ;
- une immobilisation administrative ou judiciaire du véhicule.

**Article 5** : Le présent arrêté peut être déféré devant le tribunal administratif de ..... dans un délai de deux mois à compter de sa publication. Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux dans les mêmes conditions de délai.

**Article 6** : Le présent arrêté sera publié et affiché en Mairie et en tout lieu qui sera jugé utile.

**Article 7** : Une copie du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le Préfet de ... ;
- Monsieur le Chef de brigade de la Gendarmerie de ... ;

Fait à ....., le .. / .. / 200.

Le Maire





## Annexe 6









## Annexe 7

### Les Ports de plaisance Les installations de mises à l'eau

#### Appartenance et gestion

##### Avant-propos

Depuis les lois de décentralisation de 1982 (**82-213 du 2 mars 1982** et **82-623 du 22 juillet 82**) et 1983 (**83-8 du 7 janvier 1983 dite « loi Defferre »**) les communes ou leurs groupements, le département et la région sont compétents pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes affectés principalement à la plaisance.

La loi **2004-809 du 13 août 2004**, et les ordonnances **2005/898** et **2006/460** confirment cette compétence et permettent aux collectivités territoriales, si elles le souhaitent, **le transfert en pleine propriété** du domaine portuaire mis à leur disposition jusqu'alors par l'Etat pour le gérer.

Cette même loi prévoit en outre que les installations de plaisance situées dans les ports d'intérêt national feront l'objet d'un transfert aux collectivités locales en pleine propriété également ce qui achève la décentralisation de tous les ports de plaisance.

*Toutefois, la compétence accordée aux communes en matière de création ou d'extension de port est limitée par l'article 57 de la loi 83-38 du 7 janvier 1983 modifiée par la loi 2005-157 du 23 février 2005 relative aux développement des territoires ruraux qui assujettissent toute création ou extension des ports à une autorisation préfectorale partout où il n'existe pas de Schéma de Mises en Valeur de la Mer (SMVM).*

*De même le **SMVM** est créé par l'état après avis des usagers du littoral.*

*Les concessions d'utilisation du domaine public situé en dehors des ports sont attribués par le préfet en application du décret N° 2004-308 (ce décret abroge en son article 13 le décret N° 79-518 du 29 juin 1979).*

##### L'existant

On peut distinguer trois types d'installations de mise à l'eau

##### 1- les cales de mise à l'eau

qui existent dans les installations de ports à sec et les installations de carénage et nécessitent des moyens de levage, chariots élévateurs et(ou) portiques et s'adressent à toutes dimensions de bateaux qui sont stockés en râtelier pour les petits bateaux à moteur et sur terre plein pour les grands bateaux et voiliers

##### 2- Les plans inclinés de mise à l'eau, accessibles aux bateaux de petites tailles transportables sur remorques(en général < 6 mètres),

- qui existent sur les quais d'accostage des ports à marée avec pour vocation principale de favoriser le débarquement des bateaux à passagers,



- et ceux qui sont construits spécialement à l'intérieur ou à l'extérieur des ports, pour la mise à l'eau des bateaux de petites tailles, ou leur échouage pour carénage.

3-les accès direct à la mer : l'estran, en général à partir de plages

Ce dernier moyen largement utilisé sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche concrétise le droit gratuit de l'accès à la mer et ne nécessite aucune installation spécifique,

### **Situation juridique.**

Etant située sur le domaine public imprescriptible et inaliénable, l'installation **ne peut être privée**, mais doit posséder un titre d'occupation temporaire, réputé précaire et d'une durée maximale de 30 ans. (Elle était anciennement de cinquante ans)

Même hors service, l'installation reste sous la responsabilité d'un gardien qui peut être l'Etat qui a accordé le titre d'occupation temporaire ou une collectivité territoriale qui le gère en direct ou l'a cédé à un titre d'occupation temporaire

À charge pour les différents attributaires de titre d'obtenir des gestionnaires le maintien de l'installation en l'état du service qui a motivé sa création assortie d'une redevance pour service rendu et validée par l'attributaire ou de proclamer la déchéance des droits du titre pour interruption de service.

Occasionnellement exiger leur destruction pour remettre le littoral en son état initial en fin de droit ou en cas de déchéance de ces droits

Le bénéficiaire du titre d'occupation ne peut prétendre à une quelconque indemnité en fin de droit, mais seulement à une compensation au titre de droit réel si l'installation est supprimée unilatéralement du fait du concédant avant la fin de la jouissance du titre.

L'entretien, la gestion de l'installation sont de la responsabilité du détenteur du titre d'occupation.

La police de l'installation est sous la responsabilité du gestionnaire et de l'attributaire de gestion.

Lorsqu'il s'agit d'une installation nouvelle, elle doit recevoir l'accord du préfet et être soumise à une étude d'impact publique.

### **Création et gestion de mises à l'eau**

Les installations de mise à l'eau sont préconisées dans la filière nautique comme une solution alternative au stationnement sur plan d'eau qui est rendu aléatoire par le manque de places;

Toutefois on reporte le problème de manque de places sur le plan d'eau sur le manque de place dans les parkings avoisinant le port qui est un problème endémique.

Lorsque la rampe de mise à l'eau se situe dans l'enceinte d'un port, la décentralisation et le transfert de propriété des installations portuaires existantes aux communes devraient faciliter la valorisation de ces installations : la municipalité propriétaire d'une mise à l'eau, ayant la possibilité d'y adjoindre un parking situé en retrait du littoral qui manque de disponibilité. Ces parkings de voitures avec remorques, spécialement aménagés supprimeraient les conflits de voisinage entre les différents usagers du littoral et seraient rapidement amortis par un péage adéquat.

Les études d'installations de mise à l'eau doivent être menées conjointement par les différents services de la municipalité services de voiries des ports et des plages.

Lorsque la rampe de mise à l'eau se situe en dehors des installations portuaires, les Régions qui ont pour mission la mise en valeur de leur littoral pourraient contribuer avec l'aide des services de l'état à la réalisation de schémas de mise en valeur de la mer (SMVM) dans lesquels les ports à sec, les mouillages organisés, les équipements légers et rampes de mise à l'eau et parking pour les ports de plaisance et les rampes de mise à l'eau, seraient intégrés, orientant l'économie littorale aussi bien vers l'intérieur que vers la mer .

Les rampes de mise à l'eau qui apportent aujourd'hui une gêne aux riverains pourraient être déplacées en assurant le parking des voitures et remorques et confiées à un gestionnaire assurant la construction, l'entretien et la gestion, assortis de redevance de service et la police de l'installation conjointement avec l'attributaire.

La mise à l'eau à partir de plages représente de nombreuses possibilités de fonctionnement pour autant que les municipalités veillent à l'organisation de parkings permanents ou temporaires à proximité

Ces trois possibilités devraient faire l'objet de réalisations concrètes bien ciblées pour assurer le succès des opérations et amorcer une solution à la pénurie des places.

Sur le littoral méditerranéen de la Provence les contacts sont pris avec la Région Provence pour faire un inventaire des possibilités de mise à l'eau existantes et potentielles, et de contacter les municipalités susceptibles d'améliorer les existantes ou d'en créer de nouvelles.

**IL Y A URGENCE à traiter ce problème sur lequel on a beaucoup digressé mais peu agi.**

**En annexes :**

Une réflexion sur le DPM ( ref article de P.Viannay sur l'implantation d'éoliennes)

Le décret 2004-308 du 29 mars 2004 relatif aux concessions accordées en dehors des ports

## ANNEXE I

### Le Domaine Public Maritime (DPM)

#### Une idée ancienne.

L'idée que le rivage de la mer appartient aux « choses communes » remonte à l'époque romaine où une autorisation était nécessaire pour construire au bord de mer. Le rivage n'était pas susceptible d'être « privé » et devait être géré par la puissance publique.

L'édit de Moulins de 1566 a déclaré que le DPM **était imprescriptible et inaliénable**,<sup>3</sup> sous la dépendance directe de la couronne et son fondement juridique d'appartenance et de gestion a été défini par l'ordonnance de la marine de Colbert d'août 1681.

Le DPM est constitué pour l'essentiel du rivage de la mer et du sol et sous-sol de la mer jusqu'à la limite des eaux territoriales. Il représente une surface de plus de 100 000 km<sup>2</sup> en France métropolitaine. C'est le plus vaste domaine public et il constitue notamment avec ses plages la première destination touristique française.

#### Une garde confiée à l'Etat

Il a été pendant longtemps une ressource d'espace bon marché que certains se sont appropriés ou essaie encore de s'approprier, pour leur usage exclusif alors qu'il a vocation d'être conservé pour les divers usages normaux des citoyens qu'il est nécessaire de concilier.

L'administration y a ainsi prononcé des arbitrages notamment pour  
l'usage balnéaire des plages  
l'implantation d'ouvrages portuaires de sécurité maritime  
l'accueil de cultures marines sur les espaces adéquats  
le maintien du DPM comme espace naturel

le rôle principal dans la garde du domaine public revient traditionnellement **au préfet**. Il s'appuie sur les services du Ministère de l'Équipement (DDE) et des Affaires Maritimes. Dans les ports autonomes la compétence principale est entre les mains du directeur du port.

**Le préfet maritime** doit donner son assentiment préalable à toute implantation sur le DPM naturel (R152-1 du code du domaine de l'état), les services fiscaux déterminent et recouvrent les redevances domaniales perçues au profit du budget de l'Etat.

Au Service Central, l'administration compétente est la **Direction du Transport maritime des ports et du littoral (DTMPL)** qui relève du ministère de l'équipement<sup>4</sup>

#### La gestion du DPM

Il faut distinguer dans la gestion du DPM le DPM artificiel et le DPM naturel qui le constituent et dont les principes de gestion ne sont pas forcément les mêmes.

1- le DPM artificiel, aménagé pour la mise en valeur du littoral :

les ports maritimes sont aménagés pour recevoir les navires et permettre l'embarquement et le débarquement des passagers et marchandises, ce qui nécessite de multiples activités connexes qui participent au service de ce transit

Une telle utilisation du domaine est donc avant tout économique et commerciale, ce qui s'accompagne d'occupations privatives de service justifiant une redevance pour service rendu.

Le domaine étant imprescriptible et inaliénable toute occupation du DPM doit faire l'objet d'un titre d'occupation de durée limitée. Ce titre est réputé précaire et révocable mais, la reconnaissance de droits réels garantissent des compensations en cas de cessation de l'activité du fait de l'attributaire du titre avant son échéance.

2- le DPM naturel qui a vocation au principe fondamental et ancien du libre usage au public

<sup>3</sup> Comme tout domaine public : Code du domaine de l'Etat, article L1 et L2 (ayant pour origine le décret des 22 nov et 1er déc 1790)

<sup>4</sup> Aujourd'hui Ministère des Transports, de l'Énergie et du Développement Durable

pour la promenade, la pêche, les activités balnéaires et nautiques, ***l'échouage et la mise à l'eau de navires.***

Ce qui fonde les principes de gestion du littoral : favoriser les activités liées à la mer, et en premier lieu son accès par le public.

### **Les textes**

Peu de textes précisent les règles de fond qui font de ce fait l'objet de jurisprudence et d'instructions de ministères..

Pour l'essentiel ces principes ont été repris dans la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection, la mise en valeur du littoral dont

l'article 25 (article L321-5 du Code de l'environnement) applicable au domaine artificiel et naturel :

Il impose de tenir compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques. Cet article impose en outre une enquête publique dès lors qu'il est prévu un changement substantiel du DPM.

Et l'article 27 (article L321-6 du code de l'environnement) qui traite plus spécifiquement du DPM naturel, puisqu'il interdit de porter atteinte à l'état naturel du rivage tout en permettant la réalisation d'ouvrages liés à un service public répondant à des contraintes de localisation fortes, ainsi qu'en général les installations portuaires, les installations de défense contre la mer, la sécurité maritime, la défense nationale, la pêche maritime, la saliculture et les cultures marines.

Un arrêt du Conseil d'Etat du 3 mai 1963 précise les conditions juridiques d'attribution d'un titre sur le domaine maritime :

« si dans l'exercice de ses pouvoirs de gestion du domaine public maritime, il appartient à l'administration d'accorder à titre temporaire et dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur des autorisations d'occupation privative dudit domaine, ces autorisations ne peuvent légalement intervenir que si, compte tenu des nécessités de l'intérêt général, elles se concilient avec les usages conformes à la destination du domaine que le public est normalement en droit d'y exercer, ainsi qu'avec l'obligation qu'a l'administration d'assurer la conservation de son domaine public:

## ANNEXE II

### Installations en dehors des zones portuaires

#### Article 1

Les dépendances du domaine public maritime situées hors des limites administratives des ports peuvent faire l'objet de concessions d'utilisation en vue de leur affectation à l'usage du public, à un service public ou à une opération d'intérêt général. Les biens ainsi concédés ne sont pas soustraits au domaine public.

Ces concessions sont conclues pour une durée qui ne peut excéder trente ans.

Les dispositions du présent décret ne s'appliquent ni aux concessions de plages, ni aux autorisations d'exploitation de cultures marines, ni aux ouvrages et installations soumis à l'octroi d'un titre minier.

#### Article 2

La demande de concession est adressée au préfet. Elle est accompagnée d'un dossier comportant les renseignements suivants :

- a) Identité du demandeur ;
- b) Situation, consistance et superficie de l'emprise qui fait l'objet de la demande ;
- c) Destination, nature et coût des travaux, endigages projetés s'il y a lieu ;
- d) Cartographie du site d'implantation et plans des installations à réaliser ;
- c) Destination, nature et coût des travaux, endigages projetés s'il y a lieu ;
- d) Cartographie du site d'implantation et plans des installations à réaliser ;
- e) Calendrier de réalisation de la construction ou des travaux et date prévue de mise en service ;
- f) Modalités de maintenance envisagées ;
- g) Modalités proposées, à partir de l'état initial des lieux, de suivi du projet et de l'installation et de leur impact sur l'environnement et les ressources naturelles ;
- h) Le cas échéant, nature des opérations nécessaires à la réversibilité des modifications apportées au milieu naturel et au site, ainsi qu'à la remise en état, la restauration ou la réhabilitation des lieux en fin de titre ou en fin d'utilisation.

Un résumé non technique, accompagné éventuellement d'une représentation visuelle, est joint à la demande.

S'il y a lieu, le demandeur fournit également l'étude d'impact ou la notice d'impact dans les conditions prévues par le décret du 12 octobre 1977 susvisé.

#### Article 3

Si la demande intéresse plusieurs départements, le ministre chargé de la mer désigne un préfet chargé d'en coordonner l'instruction et la publicité.

#### Article 4

Dès qu'il est saisi de la demande, le préfet consulte le préfet maritime dans les conditions prévues par l'article R. 152-1 du [code du domaine de l'Etat](#)

#### Article 5

Avant ouverture de l'instruction administrative prévue à l'article 6, le préfet procède à une publicité préalable consistant en un avis publié dans deux journaux à diffusion locale ou régionale habilités à recevoir des annonces légales diffusées dans le ou les départements intéressés. Si l'importance du projet le justifie, le préfet procède à la même publication dans deux journaux à diffusion nationale. L'avis mentionne les caractéristiques principales de la demande.

Les frais de publicité sont à la charge du demandeur.

#### Article 6

La demande fait l'objet d'une instruction administrative conduite par le service gestionnaire du domaine public maritime qui consulte les administrations civiles, notamment le directeur des affaires maritimes, ainsi que les autorités militaires intéressées.

Le service gestionnaire du domaine public maritime recueille l'avis du directeur des services fiscaux qui est chargé de fixer les conditions financières de la concession.

Le cas échéant, le projet est soumis à l'avis de la commission nautique locale ou de la grande commission nautique.

L'avis du préfet maritime est joint au dossier soumis à consultation.

Le projet est soumis pour avis aux communes et établissements publics de coopération intercommunale territorialement intéressés et aux communes et établissements publics de coopération intercommunale dans le ressort desquels, au vu des éléments du dossier, l'opération paraît de nature à faire sentir ses effets de façon notable.

L'absence de réponse dans le délai de deux mois vaut avis favorable.

A l'issue de l'instruction administrative, le service gestionnaire du domaine public maritime transmet le dossier au préfet avec sa proposition et, si le projet paraît pouvoir être accepté, un projet de convention.

#### Article 7

Le projet fait l'objet, préalablement à son approbation, d'une enquête publique menée dans les formes prévues par les articles [R. 11-14-3](#) à [R. 11-14-15](#) du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier soumis à l'enquête comprend obligatoirement :

- a) Le projet de convention ;
- b) Les pièces énumérées à l'article 2 ;
- c) L'avis du préfet maritime ;
- d) Les avis recueillis lors de l'instruction administrative ;
- e) L'avis du service gestionnaire du domaine public maritime qui a clos l'instruction administrative.

A l'issue de l'enquête publique, la convention est approuvée par arrêté du préfet. En cas d'avis défavorable du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le préfet peut néanmoins approuver la convention par arrêté motivé.

Dans le cas où le projet intéresse plusieurs départements, la convention est approuvée par arrêté conjoint des préfets intéressés.

Le préfet adresse copie de la convention au directeur des services fiscaux.

#### Article 8

Lorsque le titulaire est une personne physique ou une personne morale de droit privé, la convention peut prévoir, afin d'assurer la réversibilité effective des modifications apportées au milieu naturel, la constitution de garanties financières dont le montant est établi compte tenu du coût estimé des opérations de remise en état, de restauration ou de réhabilitation du site.

La convention précise les conditions dans lesquelles le préfet met en oeuvre ces garanties, notamment en cas de défaut d'exécution par le titulaire des opérations de remise en état, de restauration ou de réhabilitation du site, ou en cas de disparition juridique du titulaire.

Le montant des garanties financières peut être modifié en cas de constatation, dans le suivi de l'état initial des lieux, d'une modification des impacts sur le milieu naturel.

#### Article 9

La concession n'est pas constitutive de droits réels au sens des articles L. 34-1 et suivants du [code du domaine de l'Etat](#).

Elle n'est pas soumise aux dispositions des articles [L. 145-1](#) et [L. 145-60](#) du code de commerce et ne confère pas la propriété commerciale aux titulaires ou aux sous-traitants.

La convention indique que la mise en oeuvre par le préfet des mesures indispensables à la conservation du domaine public maritime n'ouvre pas droit à indemnité au profit du titulaire.

Elle peut comporter, en cas de révocation pour un motif d'intérêt général, une clause d'indemnisation des investissements non encore amortis. L'amortissement est réputé effectué par annuités égales sur la durée normale d'utilisation.

#### Article 10

Lorsque le titulaire est une personne morale de droit privé, il doit informer le préfet de toute modification de son actionnariat ayant pour effet une modification du contrôle au sens de l'[article L. 233-3](#) du code de commerce.

#### Article 11

L'arrêté approuvant la convention de concession est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture. La convention de concession peut être consultée en préfecture.

L'arrêté est également soumis aux mesures de publicité suivantes :

- publication par voie de presse dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 5 ;
- publication par voie d'affichage pendant une durée de quinze jours en mairie de la ou des communes qui ont été consultées sur le projet. L'accomplissement de cette mesure de publicité est certifié par le maire.

#### Article 12

Si la concession se situe à l'intérieur de la circonscription d'un port autonome, le directeur du port autonome agit en tant qu'autorité concédante et le conseil d'administration du port autonome fixe les conditions financières de la concession.

Article 13

Le [décret no 79-518](#) du 29 juin 1979 relatif aux concessions d'endiguage et d'utilisation des dépendances du domaine public maritime maintenues dans ce domaine en dehors des ports est abrogé.

Article 14

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, la ministre de la défense, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, la ministre de l'écologie et du développement durable, le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, le ministre délégué aux libertés locales et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

**Fait à Paris, le 29 mars 2004.**

Jean-Pierre Raffarin



## Annexe 8

### Problématique des rampes de mise à l'eau Colloque du 30 juin 2009, REGION PACA, Partie 1 : exposé de Pierre CAPIEZ, Président de l' AUCMED Partie 2 : exposé de Georges ASSAIANTE, Président de l'UNAN Méditerranée

---

#### PARTIE 1

Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs les Présidents, Directeurs, responsables d'associations, d'Administrations, Représentants de collectivités ; Professionnels de la mer.

Je tiens tout d'abord à remercier :

Monsieur le Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur,

Monsieur le Vice Président délégué à la mer,

Monsieur le Responsable du service mer et ces messieurs du service mer qui n'ont pas ménagé leur peine pour préparer cette journée dont le thème nous tient particulièrement à cœur.

L'Association des Usagers des Cales de Mise à l'eau de Méditerranée a été créée il y a presque trois ans par trois plaisanciers de la région de Marseille à partir du constat de difficultés grandissantes rencontrées pour accéder à la mer. Elle fait appel au bénévolat et n'est assujettie à aucun lobby.

Ce sont les fermetures de cales, l'absence de construction de nouvelles installations, les interdictions, les restrictions de parkings, et la demande croissante des utilisateurs qui aboutissent à des saturations qui génèrent souvent des situations lamentables et inadmissibles telles que des conflits d'usage, des bousculades et parfois des bagarres autour de ces installations.

Notre association recherche pour tous les utilisateurs quels qu'ils soient des solutions concertées et négociées afin qu'ils puissent accéder à la mer dans des conditions acceptables.

#### **Qui sont nos adhérents qui utilisent les mises à l'eau :**

- ce sont des promeneurs côtiers, des pêcheurs, plongeurs, amateurs de motonautisme jet ski ; voiliers transportables, kayaks,
- ce sont souvent des familles dont les revenus ne permettent pas d'envisager d'autres formes de nautisme ;
- ce sont aussi des plaisanciers qui ont fait le choix de ce nautisme flexible et nomade leur permettant d'allier loisirs nautiques et tourisme,
- ce sont des propriétaires d'unités de moins de 6 mètres qui se sont vus refuser une place dans les ports,
- ce sont enfin des plaisanciers qui n'ont jamais pu obtenir une place dans les ports ; ports à sec ou autres et qui ont fini par se tourner vers cette forme de nautisme.
- Aujourd'hui, l'intérêt de la population pour le nautisme ne faiblit pas et le bateau transportable reste la solution démocratique aussi bien pour le débutant qui vient de passer son permis côtier que pour le retraité qui reste attaché à ses loisirs en mer.



### Combien utilisent ces cales sur les trois départements du littoral de notre région ?

Avec le quart de toute la plaisance nationale concentrée sur notre région, nous estimons à environ 60 000 unités la flotte active qui utilise ces cales.

En effet, 80% des navires à moteur sont des bateaux de moins de 6 mètres, ces bateaux représentent environ 65% de la totalité de la plaisance pour notre région.

C'est un chiffre qui peut paraître important par rapport à la perception externe de cette catégorie de plaisanciers, car en effet vous les voyez sur les routes ou au bord des cales uniquement le jour de leur sortie en mer.

Pour notre région, il est important de noter que cette population est très sensiblement augmentée par l'apport touristique dont l'activité au quotidien augmente fortement le trafic.

C'est pourquoi notre région constitue en quelque sorte un laboratoire pour ces problèmes rencontrés par les usagers, les autres régions n'y sont pas encore véritablement confrontées, ce qui nous oblige à redoubler d'efforts auprès des instances nationales pour faire connaître nos problèmes méditerranéens.

C'est aussi pourquoi, avec près de 45% de la totalité de la plaisance, nous ne pouvons que remercier la région pour cette initiative innovante qui se penche aujourd'hui sur les difficultés de l'autre moitié de tous les plaisanciers.

Sur notre littoral et en ne prenant naturellement en compte que les cales ouvertes au public nous trouvons des situations diverses :

Si quelques communes cherchent des solutions ou ont déjà mis en place des installations de mise à l'eau entretenues, et répondant globalement à nos souhaits ; d'autres ignorent ou évitent d'aborder ce sujet et vont parfois jusqu'à supprimer ces accès à la mer en fermant ces cales ou prenant des mesures restrictives en direction des parkings aux alentours.

Il s'agit d'ailleurs là, d'une méthode plus insidieuse qui tout en gardant en apparence l'accès à la mer pénalise totalement les usagers que nous sommes.

Il arrive aussi que les conflits d'usage servent de prétexte pour fermer ces cales au nom du maintien de l'ordre public générant ainsi un effet d'avalanche par un trafic qui se reporte sur les installations voisines.

### **Quelles sont les actions de notre association :**

- **Sur le plan local** nous nous rapprochons d'autres associations du nautisme et diffusons très largement notre charte de bonne conduite dont les termes principaux décrivent l'attitude à respecter envers les usagers de la cale, le respect des règles de sécurité, des équipements portuaires, et d'une manière générale la promotion d'un comportement courtois avec tous les plaisanciers et usagers des ports.

A titre d'exemple, cette charte a été reprise dans sa totalité par les responsables du port des Saintes Maries de la mer qui projetaient de fermer la cale à cause de désordre mais qui sont revenus sur leur décision en faisant signer cette charte comme un engagement de tout usager qui souhaite mettre son embarcation à l'eau.

Nous sommes adhérents à l'UNAN dont je voudrais vous dire deux mots et dont je salue le Président de l'UNAN Méditerranée, Monsieur Georges ASSAIANTE ici présent, également vice-président de UNAN nationale.

L'UNAN regroupe 50000 adhérents environ à travers 400 associations et à ce titre siège de droit au Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques. L'UNAN soutient fortement notre action notamment en tant que solution au manque de places dans

les ports. C'est également l'UNAN qui nous a apporté son soutien dans la participation au salon de la Ciotat et dans la rencontre de nombreux acteurs du nautisme.

- **Au niveau de notre action sur le plan régional** nous sollicitons le dialogue avec les responsables des collectivités locales, communes et communautés de communes, les gestionnaires des ports ; afin d'étudier et de proposer des solutions pour préserver les accès à la mer en tenant compte des contraintes locales dont je cite quelques exemples :
  - o de nombreuses cales sont mal entretenues et dangereusement glissantes ce qui provoque bien souvent des accidents ;
  - o des aménagements locaux ne tiennent parfois aucun compte des contraintes de mise à l'eau, notre association souhaiterait être associée aux réaménagements et aux réhabilitations,
  - o nous recherchons des solutions et souhaitons être une force de proposition pour améliorer l'environnement des cales, en particulier dans le domaine des parkings.
- **Sur le plan National** et grâce au soutien de l'UNAN, nous participons aux groupes de travail du CSNPSN dans le domaine des mises à l'eau. Dans ces groupes de travail nous exerçons une pression pour que nos difficultés soient enfin prises en compte.

Une prise en considération qui se présente comme un long chemin car comme je l'évoquais, nos difficultés aujourd'hui connues sur notre littoral ne sont pas encore sensibles sur les autres versants maritimes, en particulier en Bretagne, dont les représentants sont fortement majoritaires au CSNPSN et où le nombre de cales ainsi que l'espace accessible par usager sont sans commune mesure avec l'état de notre région.

Nous avons particulièrement en ligne de mire une reconnaissance et un soutien de cette forme de plaisance ainsi que des prescriptions afin d'aboutir à des directives nationales qui puissent combler le vide législatif autour de cette activité nautique garantissant l'accès la mer **comme un droit fondamental**.

En effet il n'existe pas aujourd'hui de réglementation précise, ni d'instructions nationales pour l'exploitation et la sauvegarde des cales de mises à l'eau ainsi que leur utilisation par cette plaisance des embarcations transportables.

Bien souvent l'utilisation des mises à l'eau est issue de pratiques ou d'habitudes locales qui se retrouvent parfois brutalement remises en question par des réaménagements, des concessions ou des AOT non concertées....

Dans un tel contexte on ne peut s'étonner de découvrir brutalement les situations de restriction ou de fermeture que nous connaissons bien.

Le département du Var, qui est le mieux équipé, compte 162 cales exploitables dénombrées par la DGMT en fin 2007. Le public ne peut accéder aujourd'hui qu'à 19 de ces cales.

Quand il est projeté de fermer une cale pour y aménager quatre ou cinq anneaux de plus ou bien une aire réservée au carénage, nous considérons ces décisions comme totalement irresponsables compte tenu de la population qui s'en trouve affectée. Des situations qui à mon avis sont fortement liées au manque de représentation des usagers. C'est pourquoi je les invite à rejoindre nos associations, aujourd'hui seuls moyens efficaces pour inverser ces tendances.

Nous attendons beaucoup de cette journée de réflexion espérant qu'une toute première priorité sera donnée aux difficultés rencontrées par les usagers, plutôt qu'à la problématique des cales en général.

Nous souhaitons particulièrement que cette première étape de réflexion soit avant tout le point de départ d'un travail de fond réunissant tous les acteurs de la plaisance et qu'enfin des solutions puissent être proposées pour que l'accès à la mer devienne un droit fondamental.

En tout premier lieu notre souhait serait que la réunion de ce jour puisse dégager une stratégie et un plan d'action pour que cette initiative ne reste pas sans lendemain.

Nous souhaitons que ces accès à la mer trouvent la place qui leur revient dans la Gestion Intégrée des Zones Côtières et dans les Schémas de Mise en Valeur de la Mer.

Plusieurs projets pourraient être mis en chantier notamment dans des zones touristiques où la période estivale rend très difficile la mise à l'eau.

Nous savons cette démarche longue et délicate, alors autant s'y atteler au plus tôt.

Nous comprenons toutes les difficultés rencontrées par la plaisance en général et sommes tout à fait conscients que l'individualisme tend à y régner en maître ; c'est aussi une tendance que nous souhaitons inverser....

Dans les domaines du nautisme, chacun doit pouvoir y prendre sa place dans le respect mutuel de chacune des activités de la plaisance.

Notre région jouit d'un magnifique patrimoine côtier, d'un important patrimoine d'infrastructures, nous souhaitons les partager en bonne intelligence dans le respect de l'environnement et dans une attitude courtoise et tolérante entre toutes les catégories de navigateurs.

La mer est un espace magnifique de liberté qu'il nous faut partager.

Nous tenons à vous assurer que nos associations se tiennent à votre disposition pour participer à toutes les réflexions et à tous les projets dont les objectifs visent à sauvegarder et développer ces accès à la mer.

Par avance, nous vous remercions pour votre soutien et votre détermination afin de nous aider dans notre action pour que : **"La mer soit et reste accessible à tous"**.

## **PARTIE 2**

### **Volet associatif**

Malgré la crise économique et les tracasseries administratives, l'engouement des Français pour les activités nautiques ne faiblit pas. Pour réaliser leur passion, les acteurs de ces activités majoritairement issus des classes modestes et moyennes, s'adaptant aux circonstances, évoluent vers l'usage d'unités transportables d'un investissement plus abordable et pouvant être stockées soit en port à sec soit en jardin, se libérant ainsi de surcroît, de la problématique des places de stationnement au port.

Cette évolution suscite en région PACA un intérêt croissant pour les rampes de mise à l'eau, ancienne méthode d'accès à la mer, en absence d'apportements, sur les plages ou rives rocheuses, ou par des plans inclinés réalisés en pierres dures dans les abris ou ports sommaires..

Les bateaux transportables sur remorques représentent aujourd'hui 70% des bateaux immatriculés ce qui les placent au premier rang des unités navigantes.

Le temps de séjour à l'eau du bateau correspond au temps de navigation ce qui contraste avec l'usage du plan d'eau portuaire où le temps de stationnement est considérable par rapport au temps de navigation.

L'usage des bateaux transportables est principalement la pêche, la chasse sous-marine et la sortie familiale du week-end. Les propriétaires qui sont en général des locaux en saison normale peuvent venir de plusieurs centaines de kilomètres en haute saison, pour être des utilisateurs journaliers.

La flotte de bateaux transportables représente la discipline la plus nombreuse de la flotte de plaisance avec des spécificités qui lui sont propres. Et ses moyens d'accès à la mer doivent

répondre à ses propres besoins, différents de ceux des bateaux ancrés dans les ports. Ils ne sont pas considérés comme des marginaux mais comme des navigateurs à part entière.

On peut ajouter que les rampes de mise à l'eau sont les moyens d'accès à la mer, les mieux adaptés au respect de l'environnement : une emprise littorale insignifiante, des exigences écologiques satisfaites par la diminution de la pollution du fait de l'absence d'anti-fouling sur les coques.

Pour autant que le péage pour accès à la mer et l'usage du parking des moyens de remorquage soient raisonnables et correspondent au service rendu, par une bonne gestion des rampes de mise à l'eau, les communes ont la possibilité d'attirer les propriétaires des petits bateaux hors des ports saturés. Ce serait autrement plus avisé que de les chasser par l'élévation arbitraire des tarifs et les renvoyer chez le voisin, faisant preuve d'absence d'intérêts pour le bien commun.

Mais devant l'ampleur des demandes, les cales de mise à l'eau ne peuvent plus être seulement un appoint aux ports classiques, ce sont des installations gérées, indispensables pour une bonne cohabitation des usagers de nos côtes et faciliter l'accès à la mer tout en protégeant l'environnement.

Elles sont indispensables pour les kayaks et les jet-skis dont le nombre est en progression spectaculaire.

Elles sont indispensables pour des mouillages organisées qui doivent pouvoir disposer d'embarquement et de moyens sanitaires en réplique à terre.

Qu'elles soient indépendantes, associées à un port ou à un mouillage et parfois les deux simultanément, la nécessité de parking de proximité, rend leur gestion délicate d'autant qu'elle s'adresse à des propriétaires parfois novices en navigation. Chaque cas est un cas particulier. Pour éviter les conflits d'usage il est indispensable que la rampe de mise à l'eau soit gérée par une association de sa zone.

Un encadrement et une formation sont nécessaires qu'il serait bon de confier au tissu associatif qui a montré son efficacité dans la gestion des ports et mouillages organisés.



## Annexe 9

### Compte-rendu résumé du colloque "la problématique des cales de mise à l'eau" du 30 juin 2009, par Georges ASSAIANTE, Président de l'UNAN Méditerranée

---

Les documents remis par Yannick GUILLEMOT communiqués pour l'essentiel à Guy DAHER et Pierre CAPIEZ nous ont été de grande utilité pour préparer efficacement le colloque. Un grand merci !

L'organisation par le département Mer de la Région PACA, a été excellente. L'assistance était nombreuse, toutes les parties prenantes étant pratiquement représentées.

#### Introduction :

Dès l'ouverture du colloque, Christine SANDEL, la Conseillère Générale qui présidera les débats, pose le cadre des discussions :

*La région PACA est atypique par rapport aux autres régions maritimes : mer sans marée, expansion démographique importante (40 000h/an), littoral convoité et fortement urbanisé, que l'on protège par l'installation littorale de plusieurs parcs nationaux : Camargue, Côtes bleues, Calanques, Port-Cros, Levant, Maures et Estérel, pour les Bouches du Rhône et le Var.*

*L'Activité plaisance est prépondérante dans l'économie du Var et des Alpes maritimes.*

**La saturation du littoral en ports de plaisance a figé leurs implantations, et la demande en anneaux de plaisance est très élevée par rapport à l'offre.**

**L'accessibilité au domaine public maritime est progressivement remise en cause au dépens des populations qui disposent des revenus les plus modestes.**

**L'accès à la mer, qui doit être garanti à tous, devient un problème sociétal.**

#### Quelques chiffres :

- Suivant les statistiques des affaires maritimes : Les bateaux transportables de longueur inférieure à 7 mètres représentent, **75% des bateaux immatriculés en France.**

- En PACA, 117 000 bateaux sont immatriculés pour 25 000 places dans 24 ports. Si on défalque 30% de bateaux immatriculés mais hors service, on constate que 60 000 bateaux sont opérationnels et sont stockés ailleurs que dans les ports : quelques uns en port à sec mais pour la plupart dans les jardins. Ce sont les utilisateurs des rampes de mise à l'eau, qui **représentent près de la moitié de la totalité de la plaisance en PACA.**

- La DGMT a dénombré en 2007 dans le Var (le département le mieux équipé), 162 mises à l'eau, mais les AFMAR en ont recensé seulement 24 dont 22 dans les ports. L'Aucmed a relevé 19 mises à l'eau accessibles au public.

Cela incite à penser qu'il existe un grand nombre d'installations privées, utilisées par les riverains.

#### Constats

- Les propriétaires des bateaux transportables représentent en réalité une plaisance que l'on peut considérer comme démocratique : venant de classes à revenus modestes pour beaucoup, axés sur la pêche, la plongée sous-marine et les sorties familiales en navigation côtière; essentiellement des locaux, ils sont rejoints en haute saison par des

usagers étrangers à la région utilisant ces rampes d'une manière intensive durant leurs séjours.

- La hausse des tarifs des places au port rabat sur ce type de bateaux les revenus modestes qui ne peuvent plus assumer la location annuelle d'un anneau
- A ce reflux vient s'ajouter de nouvelles générations de bateaux : les VNM et les kayaks. **1/3 des 3 200 nouvelles immatriculations en PACA sont des VNM.**
- Les conflits d'usage semblent se multiplier, à la faveur de la charge croissante des rampes. De nouveaux usagers tels les jet-skis ont mauvaise réputation auprès des autres usagers et des gestionnaires de ports : incivilités sur les cales, bruyants par plaisir, essentiellement intéressés par la vitesse.
- Outre les conflits d'usage, l'utilisation accrue des rampes de mise à l'eau a pour conséquence immédiate l'encombrement des parkings voitures de la commune. **Ce sont ces nuisances qui conduisent à la fermeture des rampes de mise à l'eau par les maires, ce qui accroît les conflits d'usage sur les rampes voisines restant en service.**
- Un certain nombre de rampes fonctionnent à la satisfaction de tous, mais on remarque que ces cales sont organisées par le gestionnaire du port. Un exemple : la rampe de mise à l'eau du port de La Coudoulière, de la commune de Six-Fours. Elle est payante et gérée par la capitainerie, qui régule les mises à l'eau, associées à un parking distant de 150 mètres.

l'usager peut obtenir une carte annuelle avec tarifs dégressifs suivant la période de l'année.

- Les rampes de mise à l'eau situées dans un port sont sous la responsabilité de l'attributaire donc du gestionnaire, elles font parties des équipements mis à disposition des usagers.
- Les rampes à l'extérieur du port sont sous la responsabilité directe de l'état et sont gérées par les AFMAR qui sont habilités à accorder des AOT.
- Les rampes à l'extérieur des ports peuvent être intégrées dans les SCOT ou SMVM sous le contrôle des AFMAR.

### **Les idées émises**

- Les rampes de mise à l'eau sont de véritables **outils anti-pollution** : pas d'usage d'anti-fouling, pas de rejets à la mer. La mise à l'eau ne dénature pas le paysage, est facilement réversible, peut être **temporaire**.
- Les rampes de mise à l'eau sont des alternatives peu coûteuses aux places de petits bateaux dans les ports encombrés. Une rampe de mise à l'eau supprime parfois quelques places dans un port pour leur installation, mais en procure facilement l'équivalent d'une cinquantaine d'autres.
- L'installation d'une rampe de mise à l'eau intérieure au port ou sur le littoral **exige un parking associé**, créé par la commune. La loi de décentralisation attribue la gestion des ports aux collectivités qui disposent souvent de parking et de terrains en arrière du littoral. Ce que n'avait pas les gestionnaires de ports de plaisance cantonnés sur le domaine public maritime.
- **La gestion** des cales de mise à l'eau apparaît comme une nécessité pour en assurer un bon fonctionnement. Il est déconseillé de laisser une rampe sans surveillance (cas général). Ce qui implique la présence physique d'un régulateur et le paiement pour service rendu. ***Pour souhaitable qu'il soit, un accès non payant semble peu probable en PACA.***
- Une gestion par les associations apparaît comme souhaitable, en particulier lorsque la rampe est associée à un mouillage, se trouve dans une zone protégée ou appartient au patrimoine
- Dans l'intérêt commun, l'appartenance à une association agréée et le respect d'une charte de bonne conduite pourrait être une exigence pour avoir accès à une rampe de mise à l'eau (jet-skis, kayaks). L'association assumant le rôle de formation et de garant de bonne conduite.

- L'arrivée massive d'usagers en haute saison laisse comprendre que la multiplication des rampes de mise à l'eau ne suffira pas à satisfaire les besoins qui seront toujours plus importants ; la solution réside dans la **gestion des flux** et non dans l'accroissement sans fin du stockage qui à l'évidence ne résout pas la pénurie de l'offre.
- La gestion des flux implique une gestion intégrée du littoral et la mise à disposition de moyens variés de mise à l'eau dont le port et la rampe ne sont que des éléments particuliers.
- des mises à l'eau provisoires peuvent être installées en haute saison sur des plages. A examiner au cas par cas.

## CONCLUSIONS

En PACA :

- il est apparaît qu'une gestion de la rampe est nécessaire.
- la rampe doit être obligatoirement associée à un parking et l'utilisateur doit s'acquitter d'une redevance pour service rendu.
- Lorsque cela est possible, dans l'intérêt même des usagers du port de plaisance, une rampe de mise à l'eau en zone abritée est souhaitable. Son organisation et son entretien incombe au gestionnaire du port. ***La commune attributaire doit pouvoir mettre à disposition des places de parkings éventuellement temporaires pour la haute saison.***
- On doit remettre en service les rampes fermées, avec une nouvelle organisation et essayer d'en créer de nouvelles.
- Un appel à la gestion par des associations agréées doit être organisé par les communes que ce soit à l'extérieur d'un port ou sur le littoral au sein d'une SMVM.
- Les anciennes cales de halage qui font souvent partie du patrimoine, doivent être réhabilitées et utilisées comme rampes de mise à l'eau à la faveur d'opérations "ports propres".

### Objectifs

#### **- à court terme**

Ce colloque est considéré par les participants comme le point de départ d'une action effective auprès des communes pour remettre en service, développer et créer des rampes de mise à l'eau. Nous comptons sur l'appui du Service Mer de la Région PACA, des AFMAR, et sur la collaboration professionnels du nautisme, des gestionnaires des ports de plaisance de l'UPACA et des maires du littoral.

Une recherche systématique des cales de halage appartenant au patrimoine et leur conservation fait partie des urgences.

Pierre CAPIEZ, président de L'AUCMED, et cheville ouvrière de l'opération, pourra rendre compte régulièrement à la commission "cales de mise à l'eau" du CSNPSN, pour obtenir les recommandations qui se révéleront nécessaires. L'UNAN MEDITERRANEE met à sa disposition ses moyens techniques et juridiques.

#### **- à long terme**

Une définition juridique de la rampe de mise à l'eau et sa méthode de gestion devraient faire l'objet d'un arrêté ministériel.

### **Quelques extraits significatifs d'interventions**

(Les actes du colloques comporteront les interventions **in extenso** et vous seront communiqués très prochainement, étant actuellement en relecture)

## **Eric MABO – Directeur régional Fédération des Industries Nautiques**

Mesdames, Messieurs,

Les professionnels du nautisme attachent un grand intérêt au maintien et au développement des cales de mise à l'eau. En effet, leur nombre a des incidences économiques fortes car d'une part sur ce sujet (initiative privée pour la gestion d'une cale ?)

### **Le segment des engins nautiques transportables**

- Pour l'année 2008 :

70% des immatriculations en France sont des unités de moins de 6 mètres.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur 3200 immatriculations dont 1/3 sont des VNM.

- ¼ des bateaux produits en France sont des moins de 6 mètres

- Places de ports

En France 30% des places de port sont occupées par des unités de moins de 6 mètres

En Provence-Alpes-Côte d'Azur 8 postes sur 10 sont occupés par des unités de moins de 10 mètres.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a de tout temps eu une plaisance populaire.

Cette plaisance s'exprime au travers des unités de moins de 6 mètres, elle concerne surtout les habitants de la région.

Nous sommes donc en présence d'une problématique à la fois sociale et sociétale.

## **Guy DAHER – Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNPSN)**

Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie d'avoir invité le CSNP à participer à ce colloque. Le CSNP a créé en son sein, une commission *ad hoc* sur les cales de mise à l'eau. Son rapport est en cours d'élaboration.

Le CSNP préconise :

- le recensement des dispositifs de mise à l'eau existants,
- l'identification précise des besoins,
- l'amélioration de l'information des utilisateurs, sur les sites, les dispositifs, les exploitants et les responsables, etc....

Les vendeurs de Véhicules Nautiques à Moteurs (VNM) pourraient faire adhérer les acheteurs pendant 1 ou 2 ans à des associations.

Pour le CSNP, la Loi littoral dite Loi de Protection et de Mise en Valeur du Littoral est essentielle, on peut simplement regretter que le volet "mise en valeur" ne soit pas suffisamment développé. Il est donc nécessaire, selon le CSNP, de réaliser des aménagements tels que le sont les dispositifs de mise à l'eau, et ce pour répondre aux besoins des usagers et aux objectifs de la loi.

Le CSNP est favorable à la réouverture des cales de mise à l'eau existantes aux conditions suivantes :

- le comportement des usagers doit être acceptable,
- le règlement intérieur qui les régit doit être respecté (les véhicules peuvent stationner plus loin)
- l'amélioration de l'offre de services doit être recherchée.

Concernant les cales, dites de halage, qui sont utilisées en particulier par les bateaux anciens ou d'intérêt patrimonial ; il faut tout faire pour les mettre en valeur, voire les classer pour les protéger de toutes détériorations.

## **Philippe PISSARELLO- Directeur de la gestion des activités portuaires Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur**



Les communes ont décidé de fermer les cales de mise à l'eau car elles n'ont pas trouvé d'autres solutions face aux problèmes de stationnement, des incivilités et des nuisances sonores.

- Pour ce qui concerne le département des Alpes maritimes :
  - il est illusoire de fonder une politique sur des installations nouvelles face aux obstacles que peuvent constituer le manque d'espaces disponibles et les actions de certaines associations.
  - La fermeture des cales de mise à l'eau est liée au phénomène des scooters des mers, dont une majeure partie des pratiquants sont contraints de se déplacer dans le Var.
- Il convient d'accepter la pratique des scooters des mer et de réaffirmer la définition des cales de mise à l'eau en tant qu'outillage de service public. Il faut donc rouvrir les cales qui ont été fermées, moyennant certaines précautions et aménagements (problème du stockage et dispositif pour le respect des règles).

### **Guillaume SELLIER – Directeur des Affaires Maritimes du Var**

- Revoir nécessairement au plan juridique la conception des cales de mise à l'eau.
  - Le décret 29 mars 2004, qui traite des concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports, prévoit la possibilité d'installer des cales de mise à l'eau en dehors des ports.
  - Une structure porteuse n'est pas forcément une collectivité territoriale
  - Il faut examiner tous les dispositifs d'accès à la mer.
- Intégrer les cales de mise à l'eau dans un schéma global et cohérent d'aménagement du littoral.

Les cales de mise à l'eau sont des équipements consommateurs d'espaces. A ce titre il faut les intégrer dans une logique d'aménagement du littoral, c'est-à-dire prenant en compte à la fois les problèmes terrestres et maritimes.

Il faut concevoir l'implantation des cales de mise à l'eau, non pas sur des considérations de stock mais en terme de flux.

Cela nécessite une étude approfondie des utilisateurs potentiels des cales de mise à l'eau et des objectifs poursuivis.

Ces équipements doivent être intégrés dans un schéma d'accès à la mer beaucoup plus large.

- La question des aires de stationnement

Les cales de mise à l'eau sont des goulots d'étranglement, où se produit une rupture de charge entre la partie terrestre et la partie maritime. Il faut donc, pour les accueillir, des aires de stationnement adaptées aux attelages.

Le non règlement de cette question est l'une des principales raisons qui expliquent les fermetures des cales des mise à l'eau car il génère de nombreux embouteillages.

Les parkings ne doivent pas être obligatoirement proche des dispositifs de mise à l'eau.

- Sur la relation entre les Véhicules Nautiques à Moteur (VNM) et la fermeture des cales de mise à l'eau

Il n'est pas opportun de répondre à un problème comportemental et d'éducation par une décision d'aménagement urbain. La solution c'est le renforcement des contrôles (dans le Var, durant la saison 2009, tous les centres de locations seront contrôlés)

- Sur la problématique globale des cales de mise à l'eau

- La question des cales de mise à l'eau est un problème de société et non pas exclusivement portuaire ;
- cette question est en lien avec le problème des mises à l'eau ;
- la disparition progressive de ces équipements est contraire à un des objectifs de la loi littoral : l'accès pour tous au domaine public maritime.

L'Etat et les collectivités locales doivent prendre en compte cette question qui, d'un point de vue local, peut paraître anodine, mais à l'échelle d'une façade, est un réel problème d'accès à la mer.

Aussi, ce débat doit être posé dans le cadre des volets maritimes des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et Schémas de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).

### **Robert ALLIONE – Président du Conseil Consultatif Régional de la Mer**

Le Conseil Consultatif Régional de la Mer a engagé, à la demande du Président Michel VAUZELLE, une étude sur la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Les conclusions de cette étude seront rendues publiques lors des Rencontres Régionales de la mer prévues en novembre 2009.

La question des cales de mise à l'eau est en lien direct avec la saisine du Conseil consultatif, c'est la raison pour laquelle je me félicite de la tenue de ce colloque qui devra permettre d'avancer vers certaines solutions.

En effet, si les difficultés liées à cette question ne font aucun doute, notamment en matière de circulation et de nuisance, il est clair que le besoin est important. Il l'est d'autant plus, que les cales de mise à l'eau ont un rapport direct avec la tradition locale d'une plaisance populaire et le tourisme dans notre région. De plus l'insuffisance de ces équipements concourt non seulement à l'insatisfaction des besoins, dont les incivilités, j'en suis convaincu, en sont l'illustration, mais constitue aussi un frein au développement des activités touristiques et des industries nautiques.

### **Jean Paul NOSTRIANO – Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE)**

Afin de juguler cette tendance à la fermeture des cales de mise à l'eau, il faut absolument instaurer un dialogue et un esprit solidaire entre les gestionnaires de port. Car, lors d'une fermeture, le nombre d'usagers se reporte inévitablement sur le port voisin qui voit ses difficultés de gestion accrues.

Ces équipements ont un intérêt environnemental car premièrement leur impact direct sur le milieu est limité, deuxièmement, leurs usagers n'utilisent pas d'anti-fooling.

Le domaine public maritime doit être libre d'accès. Pourtant, rendre payante l'utilisation de ces équipements reste possible, à la condition que des services annexes soient proposés, comme la surveillance des attelages et/ou la mise à disposition de matériels pour le nettoyage.

### **Philippe MARTINS – Commune de Cannes**

En accord avec l'intervention de M Eric MABO (FIN) : il faut inventer des concepts pour les mises à l'eau, il faut créer des sites spécifiques et valoriser les activités.

Il confirme l'intérêt d'implanter une association car cela implique une structure qui fédère et facilite le bon fonctionnement.

### **Cédric BESSE – port Grimaud (83)**

Comme c'est le cas sur les installations de port Grimaud, ne peut-on pas imaginer une diversité de cales en fonction de leur utilisation ?

### **Jean ECOCHARD – Président du Mouvement d'Action pour la Rade de Toulon (MART)**

**Regrette l'absence de culture de la mer chez les élus en Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour exemple, le volet maritime du SCOT Marseille Provence Métropole a été évacué.**

Pour ce qui concerne l'aire toulonnaise :

Mutualisation des parkings entre différentes activités. Durant le week end les mettre à la disposition des plaisanciers. Exemple les parkings de la DGA à Toulon.

Faisant la distinction entre cale de mise à l'eau et cale de halage, il convient de protéger les cales de halage qui, utilisées par les pointus, sont des composantes du patrimoine maritime. Exemple la suppression, très contestée, d'une cale de halage à Saint Mandrier.

