

CONSEIL MARITIME DE FAÇADE  
MANCHE EST – MER DU NORD



**PROMOTION ENCADRÉE DE LA PLAISANCE ET DES  
LOISIRS NAUTIQUES**

## Table des matières

1.Enjeux et pistes de développement.....	3
1.1.Le besoin d’une nouvelle gouvernance pour faire face à la multiplication des activités.....	3
1.1.1.Des préconisations pour renforcer et augmenter la biodiversité.....	4
1.1.2.Des moyens de police, de sécurité et de secours à développer.....	4
1.2.La plaisance, facteur de développement des territoires littoraux et maritimes.....	4
1.2.1.Des innovations à renforcer et des préconisations à étudier.....	5
1.3.Une réglementation qui doit être adaptée au contexte actuel.....	6
1.3.1.Pour les activités.....	6
1.3.2.Pour les ports de plaisance.....	6
1.3.3.Pour la sécurité.....	6
1.4.Une promotion des activités nautiques à réviser.....	7
1.4.1.Après des structures relais.....	7
1.4.2.Après des usagers et du grand public.....	8
2.État des lieux.....	8
2.1.La gouvernance face à la multiplication des activités.....	8
2.1.1.La gestion des usages et activités maritimes.....	8
2.1.1.1.Cohabitation des activités.....	8
2.1.1.2.Représentativité des acteurs au sein des organes de gestion et de gouvernance.....	9
2.1.2.Impact des activités de plaisance sur le milieu marin et littoral.....	9
2.1.3.Les moyens de police, de sécurité et de secours.....	9
2.1.3.1.Articulation et coordination des moyens.....	9
2.2.L’activité de plaisance, facteur de développement des territoires littoraux et maritimes.....	10
2.2.1.Les activités sur la façade.....	10
2.2.1.1.La voile.....	10
2.2.1.2.La pêche de plaisance.....	10
2.2.1.3.La baignade.....	11
2.2.1.4.La chasse sous-marine.....	12
2.2.1.5.La plongée.....	12
2.2.1.6.Les sports de glisse.....	12
2.2.1.7.Les sports littoraux.....	12
2.2.1.8.les nouveaux sports.....	13
2.2.1.9.Les manifestations nautiques.....	13
2.2.2.Des infrastructures portuaires nécessaires, mais saturées ou non adaptées.....	13
2.2.3.Des innovations à renforcer et des préconisations à étudier.....	15
2.3.Réglementation.....	15
3.Les projets et actions en cours.....	16
3.1.La déclaration d’activité.....	16
3.2.Le permis « pêche-plaisance ».....	16
3.3.Les actions de sensibilisation.....	16
3.4.L’augmentation de la capacité d’accueil des ports.....	16

L'ensemble des objectifs, actions, et priorités dégagés dans le présent rapport doivent être conformes en tout point à l'objectif d'atteinte du bon état écologique des eaux marines de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin. Par conséquent, dans un souci de cohérence, ils doivent respecter les priorités issues des concertations dans chaque façade maritime, liées à la mise en œuvre de la directive quant aux objectifs environnementaux, l'état initial et les analyses économiques et sociales synthétisée au plan national. Dans ce même esprit, le rapport ne doit pas constituer un recul, par rapport à de précédentes concertations menées comme les engagements du Grenelle de la mer.

## 1. Enjeux et pistes de développement

La façade Manche Est-mer du Nord (MEMN) possède des atouts maritimes considérables par ses 960 km de côte. Les loisirs nautiques et la plaisance sont un facteur de développement important, aussi bien au titre économique que fédérateur de liens sociaux. Néanmoins, le développement de ces activités est confronté à divers enjeux, pouvant entraîner un frein au développement de la filière et par conséquent des territoires littoraux et maritimes.

Ces enjeux sont de quatre types :

- l'adaptation de la gouvernance,
- le développement durable des activités nautiques,
- l'optimisation de la réglementation,
- le renforcement d'une promotion encadrée via la communication.

### 1.1. Le besoin d'une nouvelle gouvernance pour faire face à la multiplication des activités

Sur un espace de plus en plus convoité, les activités de plaisance et de loisirs nautiques sont conditionnées par divers paramètres :

- une concurrence spatiale forte qui peut générer des conflits d'usages (champs éoliens/pêcheurs-plaisanciers...)

Les associations locales de pêcheurs plaisanciers devront être obligatoirement informées et consultées par les autorités locales, départementales ou nationales, soit directement, soit au travers des comités départementaux ou de façade, à l'occasion de toute décision relative à la création, la modification ou l'extension de cultures marines ou de modification de la réglementation.

- une densification importante des usages et une présence simultanée élevée de pratiquants qui peut entraîner des dégradations du milieu marin et littoral. La capacité de charge des sites est limitée.

Ces phénomènes grandissants (ex : 2,5 millions de pêcheurs de loisirs français, à pied et embarqués) imposent la mise en place d'une logique de développement partagé et durable. Il s'agira de mener une réflexion pour tendre vers une gestion des usages optimisée qui limitera les conflits d'usages. La question de la représentativité des usagers se pose, notamment au sein des structures de gestion ou de gouvernance.

Il sera aussi nécessaire d'améliorer la coordination des moyens de secours pour faire face à cette augmentation de pratiquants, tout le long du littoral,

et de renforcer les moyens de contrôle et de surveillance.

### **1.1.1. Des préconisations pour renforcer et augmenter la biodiversité**

- Concernant les stocks halieutiques : il est proposé la mise en place, dans le cadre d'une concertation, d'un repos biologique, applicable à tous professionnels comme amateurs au cours d'une même période.
- Il est proposé la désignation de sites pilotes permettant de mesurer l'impact de la fréquentation des pêcheurs-plaisanciers afin de mettre en place un programme éducatif sur la biodiversité et le respect du milieu. Ce type de programme monté en partenariat avec les associations de pêche permettrait la diffusion de l'information vers les pêcheurs plaisanciers adhérents ou affiliés à une association.
- Après expertise scientifique, le développement et l'intégration de récifs artificiels aux embases des futures éoliennes offshore pourrait permettre de compenser la perte d'espace disponible pour l'exercice des activités de pêche professionnelle ou de loisirs notamment en augmentant la biomasse présente. La mise en œuvre de ces récifs artificiels, sur d'autres espaces maritimes, pourrait aussi dans le même objectif favoriser la biodiversité.
- Il est recommandé la réalisation d'une grande étude sociologique sur les activités de loisirs et de plaisance à l'échelle de la façade MEMN.

### **1.1.2. Des moyens de police, de sécurité et de secours à développer**

- Il est demandé la mise en place des conventions anti-braconnage en application de la circulaire DPMA/SDRH/C2011-9616 du 17 mai 2011.
- Il est souhaité le renforcement des moyens de la police des activités afin de renforcer les contrôles, la surveillance et l'information (sensibilisation, diffusion de guides sur la réglementation...) ainsi que d'harmoniser les contrôles entre les régions et départements.

## **1.2. La plaisance, facteur de développement des territoires littoraux et maritimes**

Parmi les facteurs de développement socio-économiques les territoires de la façade MEMN on trouve les loisirs nautiques. Les activités sont confrontées à des difficultés importantes notamment en matière d'accessibilité au plan d'eau et de disponibilités foncières. Les ports sont saturés, les infrastructures de mises à l'eau et les espaces terrestres de stockage sont peu nombreux ou non adaptés.

Cependant, la demande croissante de place de port, relativement plus faible pour la façade MEMN que pour le territoire national, est un facteur potentiel de développement générateur d'emploi qu'il s'agit désormais de développer et d'exploiter.

Des initiatives apparaissent et doivent être appuyées et renforcées, telles que les ports à sec, les nouvelles gestions dynamiques des places de ports ou encore les échanges entre ports de plaisance dans un même bassin de navigation, aussi bien à l'échelle locale que trans-manche ou européenne.

Il s'agit désormais de rendre les infrastructures et les activités de plaisance de la façade MEMN plus attractives en améliorant leurs impacts environnementaux, leur capacité d'accueil, et assurer leur pérennité auprès des territoires, des usagers et du grand public.

- Il est proposé de développer des flottes collectives auprès des structures associées, la location (maritime et fluviale) séduisant de plus en plus d'adeptes.

#### **1.2.1. Des innovations à renforcer et des préconisations à étudier**

- réaliser une grande étude sociologique sur la plaisance pour mieux connaître l'évolution des pratiques, l'évolution des besoins en termes de capacités d'accueil notamment, le rapport à la propriété du bateau...
- augmenter le nombre d'anneaux pour faire face au manque de place en envisageant notamment la reconversion de bassins de commerce non utilisés.
- développer les ports à sec
- développer les cales de mises à l'eau associées à des zones de parking pour les remorques
- développer et optimiser les équipements portuaires (échelle de pontons, sanitaires...)
- identifier les espaces fonciers disponibles (friches, reconversion d'équipement)
- développer et améliorer la gestion dynamique des ports (ex : PASS PORT), gestion en fonction du taux d'occupation des anneaux, limiter les bateaux « ventouses »
- développer l'accessibilité des ports pour les personnes à mobilité réduite

### **1.3. Une réglementation qui doit être adaptée au contexte actuel**

Afin de contribuer à l'amélioration de l'attractivité des activités et à leur épanouissement, la réglementation doit, de manière générale, être strictement appliquée pour les textes existants, et le cas échéant, être adaptée et harmonisée en fonction du contexte actuel pour les activités, les infrastructures et les nouveaux besoins de développement et de sécurité en concertation avec les usagers et les administrations.

#### **1.3.1. Pour les activités**

- Harmoniser au niveau national les réglementations sur les tailles, les engins respectueux du milieu et sur les limitations journalières de capture (LJC) afin d'éviter les disparités locales ou régionales injustifiées et de remplacer le prélèvement en poids par celui en nombre d'individus.
- Ne pas limiter artificiellement la pratique : permis pour les voiliers, permis pour les pêcheurs plaisanciers...
- Le nouvel outil de déclaration d'activité de pêche de loisirs, mis en ligne par le ministère à l'adresse web : [pechedeloisir.application.developpement-durable.gouv.fr](http://pechedeloisir.application.developpement-durable.gouv.fr), reste à développer. D'une part, il s'avère que la diffusion et la connaissance de l'existence de cet outil semblent insuffisants et d'autre part, qu'une amélioration s'impose, notamment sur la mise à jour et la véracité des informations.

#### **1.3.2. Pour les ports de plaisance**

- Adoucir et adapter la réglementation pour faciliter le retrait des bateaux « ventouses »

#### **1.3.3. Pour la sécurité**

- Le balisage de l'espace marin est de plus en plus complexe. La compréhension du balisage par les usagers se pose. D'une part, il est suggéré de simplifier, d'harmoniser et/ou de rendre plus visible le balisage, également la nuit dans les ports et aux alentours (marquage sur bouées à la peinture luminescente ou autre). L'arrêté interministériel du 29 février 2012 est difficilement applicable sur la façade maritime, il conviendrait d'adapter cette réglementation pour permettre un balisage de zone de cultures marines.
- Développer la météo en boucle : la mise en place de ce service devrait être effective avant la fin de cette année.
- Taxe de navigation : cette taxe, toujours payée par les navires

d'une taille supérieure à 7 mètres est versée au Conservatoire du littoral. Une part de celle-ci pourrait éventuellement être reversée à des organismes concernés par la navigation de plaisance (exemple : SNSM).

- Engins pyrotechniques : il est souhaitable que les fabricants d'engins pyrotechniques harmonisent le système de déclenchement afin de faciliter leur mise en service et qu'ils augmentent la durée de la période de validité de ces engins. Il n'existe toujours pas de solutions acceptables pour la destruction des engins pyrotechniques périmés. Il est souhaitable que les vendeurs de ces engins aient l'obligation de les reprendre comme cela se fait pour le matériel usé ou périmé de la vie courante. Certains ports qui ont obtenu le « pavillon bleu » récupèrent dans des locaux appropriés ces engins en fin de vie pour être éliminés conformément à la législation. L'ensemble des ports devraient être soumis à la même obligation.
- Gilet de sauvetage ou vêtement VFI : il est suggéré de reconduire et d'intensifier les campagnes pour le port du gilet y compris dans les annexes.

#### **1.4. Une promotion des activités nautiques à réviser**

Dans l'optique de développer l'activité de plaisance et les loisirs nautiques, il semble nécessaire d'identifier les points de blocage et les freins liés à la diffusion d'informations nécessaires à la pratique des activités (réglementation) et de renforcer les partenariats avec tous les acteurs, notamment ceux d'ores et déjà engagés comme relais de diffusion de l'information et acteurs forts pour la formation, l'éducation et la sensibilisation à de bonnes pratiques nautiques de loisirs et de plaisance.

##### **1.4.1. Auprès des structures relais**

- Mener une réflexion sur le financement des actions de sensibilisation à l'égard des associations d'utilisateurs et des structures nautiques qui portent à elles seules la charge de diffusion de l'information, de plus en plus onéreuse.
- Les retours d'expérience des associations, engageant des actions d'information et de sensibilisation pour une pêche responsable et durable, auprès des offices de tourisme, des campings mais également en direction des établissements scolaires, des centres de loisir, etc., démontrent leur efficacité et doivent être poursuivies.
- Appuyer le rôle de formation et de sensibilisation des fédérations sportives et autres associations, touchant près d'un quart des pratiquants, eux-mêmes pouvant être relais auprès des

trois quarts de pratiquants non adhérents à ces organismes.

- Encourager la pratique nautique pour tous, de plusieurs façons :
  - en accompagnant les clubs dans le développement de pratiques hors du champ des compétitions.
  - en accompagnant les collectivités locales dans l'organisation des pratiques individuelles encadrées : stades nautiques, balisage, information,...
  - en encourageant les établissements scolaires à proposer des activités nautiques.

#### **1.4.2. Auprès des usagers et du grand public**

- Il faut continuer d'aider la diffusion de guides des bonnes pratiques (sécurité, environnement, comportements) en garantissant les financements nécessaires, notamment par la participation de l'État et des collectivités territoriales..
- L'affichage permanent sur les accès à l'estran par panneaux rappelant les règles de base doit être poursuivi et encouragé par les associations locales auprès des communes et autres collectivités concernées, le cas échéant par le biais des comités départementaux de suivi.
- Les événements nautiques sont une vitrine de la plaisance et des loisirs nautiques, il est donc souhaité de promouvoir et renforcer ces manifestations.

## **2. État des lieux**

### **2.1. La gouvernance face à la multiplication des activités**

#### **2.1.1. La gestion des usages et activités maritimes**

##### **2.1.1.1. Cohabitation des activités**

La multiplication des activités de plaisance engendre une concurrence spatiale forte qui peut générer des conflits d'usages avec les autres activités présentes sur la même zone maritime. Les futurs champs éoliens sont un autre exemple du partage de l'espace avec les autres activités. Il semble acceptable que les autres activités de pêcheurs-plaisance, plongée et autres sports nautiques puissent circuler librement au sein des parcs, tout en garantissant la préservation des infrastructures et du milieu marin par l'installation d'équipements adéquats (ex : corps morts adaptés pour éviter les mouillages sauvages).

### **2.1.1.2. Représentativité des acteurs au sein des organes de gestion et de gouvernance**

Les dispositifs réglementaires actuels, dont l'enquête publique, ne permettent pas une communication entre les acteurs. Il est nécessaire de renforcer la concertation entre les usagers des espaces maritimes et littoraux dans le but de prévenir les conflits d'usages sur la base d'outils de planification d'espaces maritimes et littoraux. La représentativité des usagers au sein des organes de gestion des ports de plaisance se pose alors qu'il s'agit d'une gestion plus souvent à caractère commercial qui s'éloigne de plus en plus de la mission de service public.

### **2.1.2. Impact des activités de plaisance sur le milieu marin et littoral**

Les pratiquants de loisirs nautiques, dans une très large majorité, appréhendent le milieu marin avec respect. Attentifs sur la qualité de l'eau comme sur les pratiques de pêche pouvant porter préjudice au milieu marin (par exemple, l'utilisation du plomb sur les engins de pêche), ils se positionnent comme des sentinelles et participent à divers programmes de suivi, de sensibilisation et sont force de proposition.

Par ailleurs, les pratiquants de loisirs nautiques consomment l'espace de manière plus aléatoire, notamment en fonction des conditions météorologiques. Le développement de la mobilité leur permet en outre de consommer des territoires voisins facilement. En fonction de la multiplication de ces activités et l'effet de masse des pratiquants, la question de la capacité de charge des sites se pose. Les espaces à terre nécessaires à la pratique de l'activité tels que les parkings ou les voies d'accès sont parfois peu adaptés à une consommation éphémère et massive, de ce fait ils peuvent rapidement être dégradés.

Il existe peu de données à l'échelle de la façade MEMN qui permettent à l'heure actuelle d'estimer réellement l'impact des activités sur le milieu marin et littoral.

### **2.1.3. Les moyens de police, de sécurité et de secours**

#### **2.1.3.1. Articulation et coordination des moyens**

Il s'agit de mener une réflexion autour de l'articulation des secours et des moyens nationaux et internationaux disponibles en fonction de la multiplication et de la densification des activités de loisirs nautiques sur tout le linéaire côtier. En exemple, des initiatives locales apparaissent comme le « Conseil de Station » à Gravelines qui mène une réflexion autour de l'articulation des secours et des moyens disponibles avec le SDIS, la SNSM et tous les autres acteurs concernés.

Il est suggéré que chaque association, chaque usager se rapproche et soutienne financièrement les stations SNSM locales.

## **2.2. L'activité de plaisance, facteur de développement des territoires littoraux et maritimes**

La France dispose d'une filière nautique totalement intégrée, basée sur de nombreux savoir-faire complémentaires qui permettent d'obtenir des produits finis de haute qualité : conception, construction, sous-traitance, équipement (accastillage, voilerie, etc.), soit environ 30 catégories différentes d'entreprises. La filière nautique française est constituée de deux grandes familles d'activités aux spécificités propres : le segment industriel, représentant plus d'1,5 milliard d'euros de chiffre d'affaires et 12 000 emplois et les activités de services, représentant près de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 29 000 emplois. Outre la forte capacité d'exportation de la filière (66 % de la production), due à un savoir-faire innovant à forte valeur ajoutée, le marché national est, pour sa part, principalement tiré par le maintien de l'intérêt du public à l'égard des activités nautiques à un niveau élevé, comme en témoignent l'affluence lors des grands rendez-vous nautiques, (Armada de Rouen, Transat Jacques Vabres), ou d'affaires, mais aussi, le dynamisme des ventes d'occasion ou la progression du nombre de permis plaisance délivrés depuis plusieurs années.

Les activités nautiques et la plaisance connaissent régulièrement de nouvelles formes de pratiques. Cependant, seules celles qui sont accessibles (technicité, engagement du pratiquant, prix...) au plus grand nombre connaissent un développement massif, comme le Stand Up Paddle.

### **2.2.1. Les activités sur la façade**

De manière générale, les données concernant l'impact des activités nautiques sur les territoires sont faibles et souvent relatives au territoire nationale. Les activités étant du ressort du loisir et le plus souvent réalisées à titre individuel, les informations sont peu disponibles.

Néanmoins les données disponibles par activités confirment leur importance pour le développement des territoires.

#### **2.2.1.1. La voile**

La voile au sens large inclut les différentes pratiques et types de navigation à savoir : la voile à la journée (sportive et récréative), la voile croisière et voyage, la course au large et la voile traditionnelle.

Sur la façade MEMN, pour l'année 2012, le secteur compte 30 137 licenciés pour 123 clubs et structures (cf. annexe 2).

#### **2.2.1.2. La pêche de plaisance**

La pêche de loisir est accessible à tout citoyen sans distinction d'âge ni de catégorie socioprofessionnelle. Elle représente un poids économique considérable, avec plus de 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires et des milliers d'emplois, c'est donc une activité essentielle. Pratiquée par 2,5 millions de Français de plus de 15 ans, la pêche de loisir en mer et à pied est une pêche sélective et responsable (cf. Annexe 2). Par ailleurs, les organismes représentatifs de l'activité ont signé la Charte pour une pêche de loisir éco-responsable.

Les activités étant du ressort du loisir et le plus souvent réalisées à titre individuel, les informations sont peu disponibles. La pêche récréative n'a pas fait l'objet d'études approfondies sur la façade MEMN mais des travaux dans d'autres sites indiquent que les prélèvements peuvent être très importants. De nombreuses études socio-économiques locales ou nationales ont donc été menées ces dernières années afin de mieux cerner la pratique et ses conséquences sur le milieu marin. L'étude BVA/Ifremer réalisée à la demande de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) révèle que la pêche à pied est l'activité la plus pratiquée par les pêcheurs de loisir. En effet, 71 % des pêcheurs de loisir pratiquent la pêche à pied. Il y aurait donc environ 1,7 million de personnes de plus de 15 ans qui pratiqueraient la pêche à pied de loisir en France métropolitaine.

La pêche de loisir embarquée est pratiquée par 25 % des pêcheurs récréatifs (soit plus de 600 000 pratiquants), tandis que la pêche du bord est pratiquée par 33 % d'entre eux (soit plus de 800 000 pratiquants). Parmi ces pratiquants, près de 9 800 sont membres de la FFPM (Fédération Française des Pêcheurs en Mer). La FNPPSF (Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs Français) représente quant à elle plus de 300 clubs ou associations et près de 30 000 adhérents. La majorité des pêcheurs plaisanciers pratique donc son activité « hors structure ».

La pêche de loisir se révèle être une composante essentielle du tourisme littoral, avec, de plus en plus, une dimension sociale, des enjeux environnementaux (ressource patrimoniale) et de santé publique. Ce secteur génère de nombreux emplois, souvent comparables à ceux induits par la pêche commerciale, voire parfois plus nombreux.

### **2.2.1.3. La baignade**

La baignade est une activité simple qui connaît un engouement important avec des coûts financiers relativement faibles pour les usagers, et accessibles à tous sur toute la façade

MEMN. Principalement liée à l'activité de consommation du trait de côte, la question de l'évaluation de la capacité de charge (ou d'accueil) des sites littoraux se pose. De plus, il en résulte des enjeux de sécurité et de surveillance des usagers, de plus en plus étalés sur le littoral.

#### **2.2.1.4. La chasse sous-marine**

Les estimations de 2009 évaluent le nombre de pratiquants entre 60 et 80 000. En général, les pratiquants ont de 20 à 40 ans. Les chasseurs sous-marins, au même titre que la plongée de loisirs, et les pêcheurs plaisanciers, se considèrent comme à des sentinelles du milieu marin et participent à des programmes de suivi de la faune et la flore. Les données socio-économiques de la chasse sous-marine sont comprises dans les données concernant des magasins spécialisés dans la vente d'articles spécialisés. Aucune donnée concernant la façade MEMN n'est disponible actuellement.

#### **2.2.1.5. La plongée**

Outre les chiffres de la fédération française d'études et de sports sous-marins, il existe peu de statistiques récentes et formelles. Ces chiffres étant nationaux, et les pratiques variables en fonction des lieux, il est difficile de faire une estimation pour la façade.

Au niveau national, les pratiquants de plongée libre (palmes-masque-tuba) seraient un million et dépenseraient entre 350 et 850 € de matériel par an. Le nombre de plongées en scaphandre autonome (plongée bouteille) est évalué à 2,5 millions par an avec une moyenne de dépense de 32 € par sortie, soit une dépense globale de 80 millions d'euros par an.

Globalement, le nombre de structures de plongée sur la façade MEMN reste homogène pour toutes les régions, avec une majorité pour la région Nord-Pas-de-Calais.

#### **2.2.1.6. Les sports de glisse**

- Le surf, bodyboard
- Le kite surf
- Le stand-up paddle
- Kayak/canoë et aviron

#### **2.2.1.7. Les sports littoraux**

- Le char à voile
- Les cerfs volants

- Les sports motorisés
- La randonnée pédestre littorale
- L'équitation
- La chasse sur le domaine public maritime

#### **2.2.1.8. les nouveaux sports**

- Le longe côte

#### **2.2.1.9. Les manifestations nautiques**

Les manifestations nautiques concernent tous les événements nautiques liés aux activités nautiques, comme les concours de pêche, les régates de voiles, les rassemblements de voile traditionnelle... Quelques données sur les manifestations nautiques sont présentées en annexe 4.

#### **2.2.2. Des infrastructures portuaires nécessaires, mais saturées ou non adaptées**

Les ports de plaisance, pôles de développement territorial, sont des instruments multi-fonctionnels touristiques (plaisanciers visiteurs et touristes), économiques (entreprises industrielles situées sur le port, entreprises de rénovation ou entreprises de construction navale). Ils permettent un afflux touristique, culturel, social et économique, par leurs aménagements portuaires et leurs axes de transport, vers l'espace urbain. Ils constituent les lieux d'identité des villes ports.

En général, les ports de plaisance font face à une forte pression de demande de place. L'offre d'anneaux est saturée. Les innovations en termes de gestion, d'optimisation, de complémentarité entre ports et de création de nouvelles offres d'anneaux voient le jour, comme les ports à sec. L'extension des ports de plaisance est une priorité. La question de la valorisation touristique des ports de plaisance est bien aujourd'hui un enjeu essentiel pour la majorité des autorités portuaires mais aussi pour les édiles des communes et communautés qui accueillent/hébergent ces zones portuaires. Tous les programmes de développement (durable) des places de ports, de mouillage ou de ports à sec doivent être soutenus si les bassins de navigation concernés sont propices et manquent d'anneaux.

La flambée de la demande d'anneaux est très forte sur le littoral méditerranéen et atlantique, au point que l'offre portuaire y est largement déficitaire. La façade MEMN apparaît plus contrastée. Elle compte 12 % de la flotte nationale des navires de plaisance.

Le développement des activités embarquées est aujourd'hui contraint par le faible niveau de disponibilité en places dans les espaces portuaires, presque tous saturés. Par ailleurs, les usagers supportent des

coûts importants (maintenance des navires, carburants) susceptibles de freiner le développement de l'activité.

On constate en revanche, un développement important de l'activité liée aux bateaux « sur roues » tractés par l'utilisateur directement sur l'estran ou sur les cales de mise à l'eau. Le phénomène est particulièrement remarquable sur les plages du Cotentin.

Le littoral de la côte d'Opale ne paraît pas soumis à la même pression. Les ports y sont largement complets, mais la gestion de la demande y semble vécue plus sereinement aux dires des interlocuteurs rencontrés. Pour autant, la demande est potentiellement importante.

A l'enjeu économique classiquement mis en exergue, s'ajoutent aujourd'hui de nouveaux enjeux qui se révèlent tout aussi essentiels tels que :

- L'environnement et l'écologie des ports :

Le port est souvent présenté comme un pont ou une passerelle entre le monde de la culture et celui de la nature, celui de l'urbain et celui du naturel..., celui de l'urbanité et celui de l'écologie comme arts de vivre qui sont aujourd'hui amenés à communier. Ainsi, la question des aménagements portuaires durables est systématiquement au centre des débats entre acteurs locaux et nationaux et elle fait l'objet d'une attention croissante tant chez les plaisanciers comme prescripteurs de tendances que chez les aménageurs des ports de plaisance...

- L'urbanisme des ports : développer les moyens d'intégration avec les villes.

Les zones portuaires sont devenues des lieux essentiels de l'identité des villes-ports, leur transformation et leur aménagement – surtout lorsqu'il existe un substrat industriel important comme sur la Côte d'Opale – sont importants pour les élus locaux, l'intérêt à penser le port en lien – et non plus en opposition – avec la ville apparaît important.

- Les ports comme lieux sociaux

La volonté démocratique et participative trouve dans les zones péri-portuaires des lieux d'expression très intéressants ainsi qu'en témoignent par exemple, l'expérience de démocratie participative à Dunkerque Grand Large ou le rôle de la Commission Nationale du Débat Public pour l'aménagement du Port de Calais, voire également les questions débattues collectivement à Gravelines autour du nouveau dimensionnement de la base nautique à proximité de la plus importante centrale nucléaire de la Communauté Européenne.

Le développement de nouvelles capacités d'accueil est une condition indispensable au développement de la plaisance et des loisirs nautiques. Comment aménager les infrastructures pour répondre à la fois au manque de place dans les ports, mais également permettre un accès sécurisé au plan d'eau des activités actuelles et nouvelles dans le respect des contraintes environnementales ?

### **2.2.3. Des innovations à renforcer et des préconisations à étudier**

Les équipements des ports de plaisance semblent inadaptés, aussi bien sur des critères fonctionnels qu'environnementaux. Les préconisations sont nombreuses : installation des pompes à eaux noires, grises et de fond de cale, soit en bout de ponton, soit par bateau-pompe itinérant ; des toilettes propres, accessibles et gratuites pour les usagers, dans le respect des règlements sanitaires départementaux ; un ensemble sanitaire complet devrait se trouver au bout de chaque ponton : trois poubelles, toilettes (comme à Cherbourg), tinettes et douches amovibles en haute saison ; un système de barrage flottant pour contenir tout débordement de carburant ; des échelles pour monter sur les pontons en cas de chute ; un système simple (poussoir sur les pontons) pour appeler la capitainerie en cas d'accident ; une cale de carénage « propre » qui devrait être un équipement standard dans tous les ports de plaisance ; les bateaux à usage essentiel d'habitation devraient être raccordés au système de traitement des eaux.

## **2.3. Réglementation**

De nombreuses réglementations existent du niveau européen au niveau local. Les activités nautiques de plaisance et de loisirs étant diversifiées, ces réglementations sont variées.

### **3. Les projets et actions en cours**

Cette partie vise à recenser de manière non exhaustive quelques projets et orientations en cours à l'échelle nationale et sur la façade pour la promotion de la plaisance et des loisirs nautiques.

#### **3.1. La déclaration d'activité**

Le nouvel outil de déclaration d'activité de pêche de loisirs, récemment mis en place reste à développer. D'une part, il s'avère que la diffusion et la connaissance de l'existence de cet outil semblent insuffisants et d'autre part, qu'une amélioration de l'outil s'impose.

#### **3.2. Le permis « pêche-plaisance »**

Pour la quasi-totalité des pratiquants et usagers de loisirs nautiques, ce permis ne correspond pas aux attentes et pourrait être un frein au développement de l'activité.

#### **3.3. Les actions de sensibilisation**

Les associations et fédérations de chaque pratique de loisirs se positionnent comme l'intermédiaire et l'outil de communication entre la législation et les usagers. Les actions de sensibilisation et d'information augmentent (guide didactique, panneaux d'informations...) et leur efficacité est prouvée. Néanmoins, elles restent à la charge financière de ces organismes. Les aides financières semblent insuffisantes et doivent être augmentées pour assurer la pérennité de ces organismes, indispensables pour la bonne diffusion au niveau local.

#### **3.4. L'augmentation de la capacité d'accueil des ports**

Caen-Ouistreham et Cherbourg devraient voir leur capacité d'accueil augmenter de 1 200 places au total.

**ANNEXES**  
**AU RAPPORT PROMOTION ENCADRÉE DE LA**  
**PLAISANCE ET DES LOISIRS NAUTIQUES**

## Table des matières

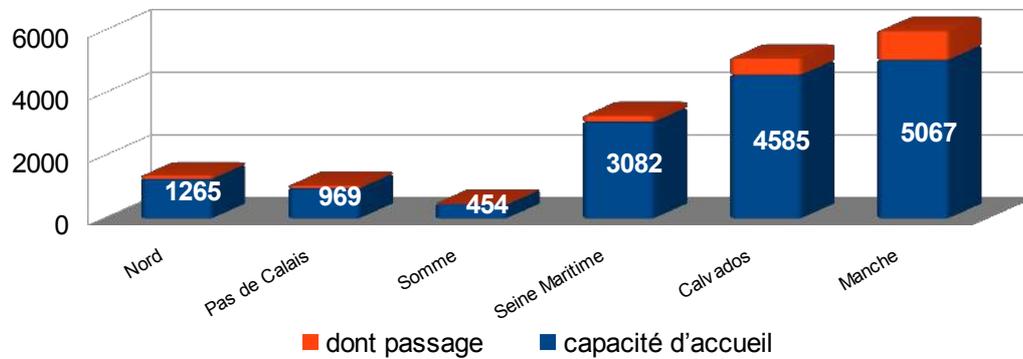
<b>ANNEXE 1 :</b> .....	<b>3</b>
<b>CAPACITE D'ACCUEIL DES PORTS DE PLAISANCE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD ET FLOTTE NATIONALE DES NAVIRES DE PLAISANCE.....</b>	<b>3</b>
<b>ANNEXE 2 :</b> .....	<b>5</b>
<b>DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS DE VOILE ET DE PÊCHE DE PLAISANCE.....</b>	<b>5</b>
<b>ANNEXE 3 :</b> .....	<b>7</b>
<b>DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE PLONGÉE.....</b>	<b>7</b>
<b>ANNEXE 4 :</b> .....	<b>9</b>
<b>LES MANIFESTATIONS NAUTIQUES SUR LA FAÇADE MEMN.....</b>	<b>9</b>
<b>ANNEXE 5 :</b> .....	<b>11</b>
<b>DIVISION D240, ARTICLE 240-3.07 « MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ BASIQUE ».....</b>	<b>11</b>
<b>ANNEXE 6 :</b> .....	<b>13</b>
<b>TABLEAU RÉCAPITULATIF DES CONTRIBUTIONS.....</b>	<b>13</b>
<b>ANNEXE 7 :</b> .....	<b>15</b>
<b>AMENDEMENTS REJETÉS PAR LE CONSEIL MARITIME DE FAÇADE.....</b>	<b>15</b>

## **ANNEXE 1 :**

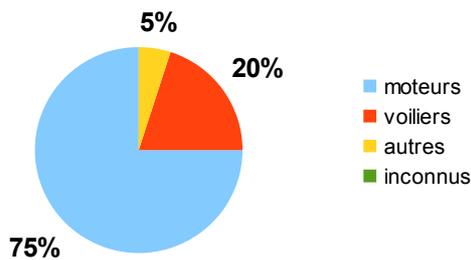
# **CAPACITE D'ACCUEIL DES PORTS DE PLAISANCE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD ET FLOTTE NATIONALE DES NAVIRES DE PLAISANCE**

**Capacité d'accueil de plaisance, dont place visiteurs, des départements littoraux de la façade MEMN**

source : MEDDE, "statistiques de la plaisance 2012"

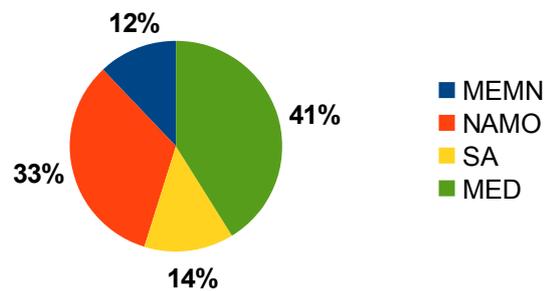


**Flotte des navires de plaisance français au 31/08/2012 par mode de propulsion**



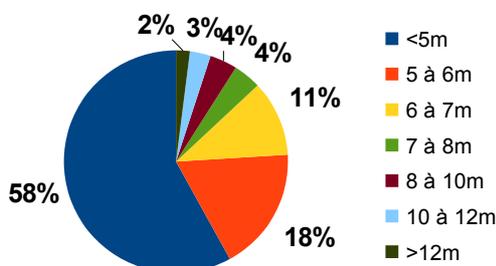
source : MEDDE, statistiques de la plaisance 2012

**Flotte des navires de plaisance français par façade maritime au 31/12/2012**



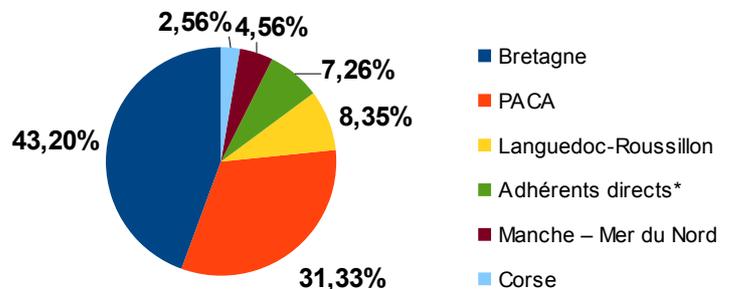
source : MEDDE, statistiques de la plaisance 2012

**Flotte des navires de plaisance français au 31/08/2012 par tranche de longueur**



source : MEDDE, statistiques de la plaisance 2012

**Répartition des demandes individuelles de places de port de plaisance par régions**



Source : FFPP 2011

\*adhérents directs : Atlantique, Dom-tom, Est, Rhône  
Données NC 3%

**ANNEXE 2 :**

**DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS DE  
VOILE ET DE PÊCHE DE PLAISANCE**

<b>Données nationales voile</b>	
<b>Fréquentation</b>	1,2 millions de personnes accueillies
<b>Nombre de clubs</b>	1074
<b>Emplois</b>	6 262 contrats de travail : 2082 CDI et 4180 CDD saisonniers
<b>Chiffre d'affaires</b>	146 330 000 € cumulé
<b>Capacité d'accueil</b>	54 000 embarcations pour 66 000 places embarquées

**Source : Fédération des Industries Nautiques**

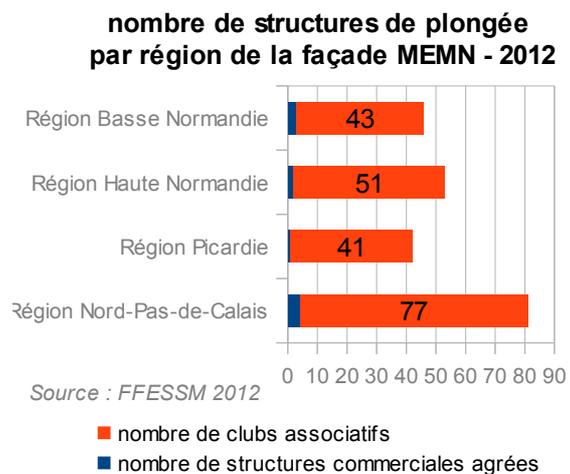
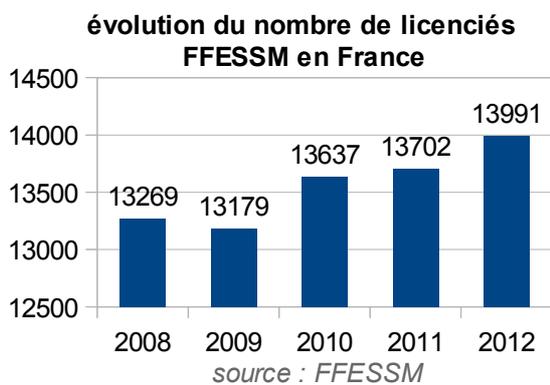
<b>Données nationale pêche plaisance</b>	
<b>Effectif (15 ans et +)</b>	2,45 millions
<b>Pratique</b>	71% à pied, 33% depuis le bord, 25% en bateau
<b>Sortie par an</b>	13 (plus de 50% de juin à août)
<b>Prélèvement</b>	30 000 T (Poisson : 15KT, Coquillage : 12-15KT Crustacé et Céphalopode : 2 KT)
<b>Dépense</b>	2 milliards de dépenses

**Source : chiffres clés de la pêche loisir en mer (Enquêtes BVA-IFREMER)**

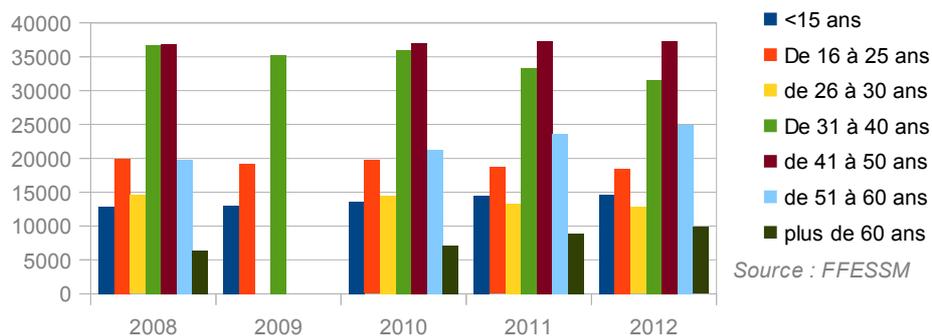
**ANNEXE 3 :**

**DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DE  
PLONGÉE**

Données nationale plongée	
Effectif 2012	147 032 licenciés FFESSM et 155 644 Autres types de participation (ATP)
Nombre de structures	2100 clubs de plongée et 370 structures commerciales agréées



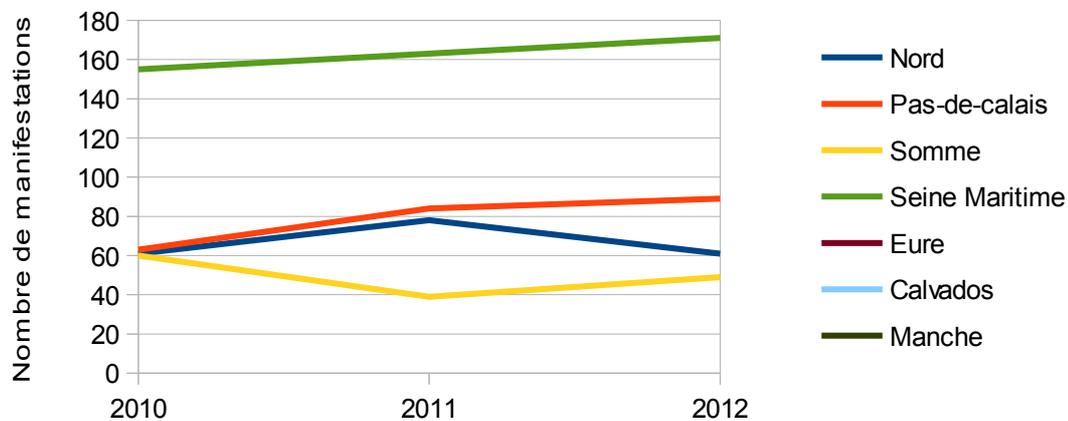
**Répartition nationale par tranche d'âge des licenciés FFESSM**



**ANNEXE 4 :**

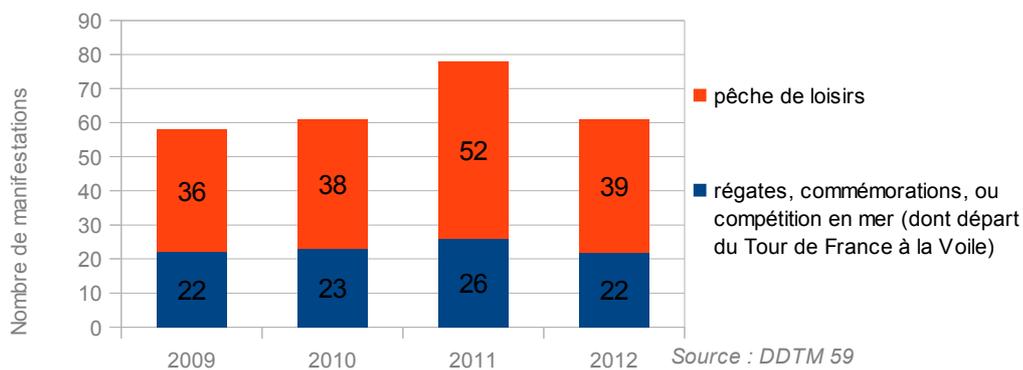
**LES MANIFESTATIONS NAUTIQUES SUR LA FAÇADE  
MEMN**

**Evolution du nombre de manifestations nautiques par départements sur la façade MEMN**



sources : DDTM respectives

**Exemple de type de manifestations nautiques dans le département du Nord**



**ANNEXE 5 :**

**DIVISION D240, ARTICLE 240-3.07 « MATÉRIEL  
D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ BASIQUE »**

## Arrêté du 04/12/09 : Matériel d'armement et de sécurité basique

Le matériel d'armement et de sécurité basique comprend les éléments suivants :

- pour chaque personne embarquée, un équipement individuel de flottabilité, conforme aux dispositions de l'article 240-3.12, ou bien, si elle est portée effectivement, une combinaison de protection conforme aux dispositions de l'article 240-3.13 ;
- un moyen de repérage lumineux conforme aux dispositions de l'article 240-3.14 ;
- un moyen de remonter à bord pour une personne tombée à l'eau. Un tel moyen, lorsqu'il n'équipait pas un navire existant, est conforme aux dispositions de l'article 240-2.60 ;
- un dispositif coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote lorsque la puissance totale des moteurs de propulsion excède 4,5 kW, sur un navire à moteur hors-bord à barre franche ou un véhicule nautique à moteur ;
- un ou plusieurs moyens mobiles de lutte contre l'incendie conformes, dans le cas des navires marqués « CE », aux préconisations du constructeur, ou dans les autres cas, conformes aux dispositions des articles 240-2.43 à 240-2.47. Les véhicules nautiques à moteur ne sont pas tenus d'embarquer ces moyens ;
- un dispositif d'assèchement manuel pour les navires non auto-videurs ou ceux comportant au moins un espace habitable. Ce dispositif peut être fixe ou mobile ;
- un dispositif permettant le remorquage (point d'accrochage et bout de remorquage) sauf pour les planches à voile et aérotractées ;
- une ligne de mouillage appropriée. Toutefois, les navires dont la capacité d'embarquement est inférieure à 5 adultes peuvent être dispensés de ce dispositif, sous la responsabilité du chef de bord.
- pour les navires francisés : le pavillon national et les moyens de l'arborer de manière visible.

**ANNEXE 6 :**

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DES CONTRIBUTIONS**

N° de contributions	Type de structure	NOM structure	Titre contribution
1	services de l'état	DREAL BN	Assises de la mer et du littoral Contribution de la DREAL BN
2	services de l'état	DREAL HN	Assises de la mer et du littoral – contribution de la DREAL Haute Normandie
5	services de l'état	DDTM 62	assises nationales de la mer et du littoral - tables rondes à Boulogne le 04 avril
8	collectivités territoriales	Conseil Régional de Picardie	Contribution de la Région Picardie aux assises de la mer et du littoral
9	services de l'état	DRJSCS	Fiche plaisance et loisirs nautiques
11.1	établissements publics	Conservatoire du Littoral	Contribution du Conservatoire du littoral aux Assises de la Mer et du Littoral - Façade Manche Mer du Nord - mars 13
12	établissements publics	CCI Le Havre	Le livre bleu de la marétique – Pour une économie maritime numérique Marétique : le numérique au service du Maritime
16.1	collectivités territoriales	Communauté d'agglomération du boulonnais	courriel de la communauté d'agglomération du boulonnais Impact économique 2012 des clubs nautiques et véliques de l'agglomération Boulonnaise coordonnées sport liste contacts – fichier excel LES PORTS DE LA CÔTE D'OPALE : REGARDS DE PLAISANCIERS ÉTRANGERS ET COMPARAISONS AVEC DES PORTS DU NORD-OUEST EUROPÉEN (Allemagne, Angleterre, Belgique, Pays-Bas)
20	organisations professionnelles	FIN	Contribution de la FIN
23	syndicat	Union Locale CFE-CGC	2013-04-22_CRSMNS.eml
29	organisations professionnelles	PNA / GPMH / GPMR / Port de Dieppe	Contributions PNA
36	associations de protection de l'environnement	CPIE Flandre Maritime	CPIE Flandres maritime – contributions aux assises
37	associations de protection de l'environnement	Fédération d'associations Nord Nature Environnement, ADELFA, ADELE	contribution pour les ports de plaisance
38	associations de protection de l'environnement	Picardie Nature	« Contribution aux assises de la mer et du littoral »
39	associations d'usagers	Fédération de chasse sous marine passion	Propositions de la FSCMP concernant les différents thèmes des assises de la mer
40	associations de protection de l'environnement	Association de défense des pêcheurs à pied de la côte d'opale	comité mer et littoral propositions
41	associations d'usagers	FFPM	PECHE EN MER Enjeux + données écosocio et enviro
42	associations d'usagers	FNPPSF	Assises de la mer façade MEMN contribution FNPPSF
43	associations d'usagers	FFESSM	contributions aux assises de la mer
44	associations d'usagers	ligue de voile de Haute Normandie / FFV	Renseignements complémentaires pour la fiche enjeux potentiels de la plaisance et des loisirs nautiques
48	particulier/usager		avis promotion plaisance et loisirs nautiques
49	associations de protection de l'environnement	Surfrider Foundation Europe	Assises de la mer et du littoral ; contribution Surfrider Foundation Europe
50	collectivités territoriales	Conseil Régional de Picardie	

**ANNEXE 7 :**

**AMENDEMENTS REJETÉS PAR LE CONSEIL  
MARITIME DE FAÇADE**

### **PROPOSITION D'AMENDEMENTS ROBIN DES BOIS**

L'association Robin des Bois constate que le titre même de ce rapport sur « la promotion » de la plaisance et des loisirs nautiques manque d'objectivité ; l'adjectif « encadrée » ne correspond à aucune tentative d'amélioration dans le corps du rapport, ni aux travaux menés au niveau national. En conséquence, nous demandons la réécriture totale de ce chapitre.

## PROPOSITION D'AMENDEMENTS FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

p.5 : supprimer la proposition « augmenter le nombre d'anneaux pour faire face au manque de place en envisageant notamment la reconversion de bassins de commerce non utilisés. » Remplacer par : « envisager la reconversion des bassins de commerce non utilisés pour pallier au manque de place dans les ports de plaisance. »

p.5 : après « développer et optimiser les équipements portuaires (échelle de pontons, sanitaires...) », ajouter « pour parvenir à l'objectif 0 rejet au port en 2020. »

p.8 : remplacer « encourager la pratique nautique pour tous » par « encourager les pratiques nautiques responsables »

p.9 : à propos de l'affirmation « Les pratiquants de loisirs nautiques, dans une très large majorité, appréhendent le milieu marin avec respect » : attention à ne pas considérer comme acquis que les usagers de la mer soient tous des usagers respectueux du milieu. Ajouter à la fin de cette phrase : « les pratiques responsables doivent néanmoins être continuellement encouragées, et les usagers régulièrement sensibilisés aux enjeux environnementaux de leur pratique des loisirs nautiques ».

Dans la liste des pistes de développement, ajouter les propositions suivantes :

- **Un schéma directeur de la plaisance sur les façades maritimes de métropole et d'outre-mer.** La plaisance est un secteur d'activité en expansion. Cette croissance doit impérativement être encadrée. Le lancement d'un Schéma Directeur de la Plaisance sur toutes les façades maritimes (métropole et outre-mer) à horizon de 5 ans, doit prendre en considération : la gestion des capacités, la limitation des anneaux, la gestion des emplacements et du turn-over, la gestion des bateaux en fin de vie, des mesures d'incitation à la location, les modalités de développement des ports à sec, la planification et les modalités du dragage, etc.
- **Engager la réforme du permis plaisance.** Le permis plaisance doit être révisé. En effet, les leçons de conduite *in situ* sont aujourd'hui trop légères : 1 à 3h de conduite en moyenne, un apprentissage parfois en milieu fluvial pour de futurs pratiquants en milieu marin... Or les accidents se multiplient. Le permis plaisance soit réformé pour permettre une meilleure prise en main des bateaux et limiter les accidents. Dans le cadre d'une réforme du permis plaisance, un volet environnemental doit être intégré. Les futurs plaisanciers doivent connaître l'impact de leur activité sur le milieu, et les moyens de le limiter. Enfin, il faut envisager à terme d'élargir le permis plaisance aux navires à voile, dans la mesure où la propulsion à moteur d'un bateau à voile dépassant les 6 chevaux est courante. La possibilité d'un tel élargissement doit être mise à l'étude.
- **Renforcement des critères environnementaux dans l'attribution des labels aux ports de plaisance.**
- **Un cadre réglementaire plus strict pour favoriser le traitement des bateaux de plaisance hors d'usage et le développement des filières d'éco-conception des navires.** 80 % des bateaux de plaisance ont été construits avant les années 2000. Vu que leur durée de vie est de 30 ans, le stock de bateaux hors d'usage devrait fortement augmenter dans 5-10 ans. Or ¾ des bateaux hors d'usage sont fabriqués en stratifié de polyester. L'élimination de la coque est coûteuse ce qui incite à abandonner ou couler les navires.

## PROPOSITION D'AMENDEMENTS SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

Nous souhaitons préciser que nous soutenons par ailleurs les amendements transmis par FNE dans le cadre de ce thème.

### **1.Enjeux et pistes de développement**

#### **1.1.Le besoin d'une nouvelle gouvernance pour faire face à la multiplication des Activités**

Ajout §3 après « plaisancier » de « et les associations locales de pratiquants d'activités nautiques ».

#### **1.2. La plaisance, facteur de développement des territoires littoraux et maritimes**

Ajout à la fin du § 1 après « adaptés » de « Ces menaces concernent également les pratiquants d'activités nautiques (surf, kayak...) et sont à l'origine de conflits d'usages.»

Ajout dernier § de ce point après « adeptes » de « La location de matériel de plaisance et nautique doit aussi être encouragée »

##### **1.2.1. Des innovations à renforcer et des préconisations à étudier**

Ajout d'un second point après « bateau » formulé tel que suit :

« Il est nécessaire, dans un contexte de gouvernance locale, de planifier l'espace marin et les activités prenant lieu sur ces espaces dans le respect des pratiques de chacun. Cette planification ne peut se faire sans une connaissance fine et pertinente des usages littoraux. Ainsi, il est nécessaire d'œuvrer au déploiement d'études d'usages sur le littoral, notamment via les représentants des usagers comme les associations, et à la bancarisation de ces données (via l'Observatoire National de la Mer et du Littoral) avant la mise en place de stratégies de développement territorial fortes. »

##### **1.4. Une promotion des activités nautiques à réviser**

Ajout d'un second paragraphe dans ce chapeau après « plaisance » rédigé comme suit « Il s'agit alors d'encourager « une pratique responsable de la navigation de plaisance et des sports nautiques ». Le volet environnemental est central et mis en avant à travers les propositions de mesures concrètes visant notamment à « encourager les sports nautiques soutenables au plan environnemental » dans le but de « faire du réseau des bases nautiques des lieux exemplaires du développement durable (57a) ». Cet objectif devait être atteint à l'aide de la mise en oeuvre de mesures concrètes passant de la limitation de « l'usage des engins récréatifs à forte nuisance sonore et potentiellement dangereux (scooters des mers...) » (57c) à l'incitation des « plaisanciers à suivre des stages de formation sur l'usage du navire, son entretien et sa maintenance » (57d).

##### **2.2.1.3.La baignade**

Ajouter un second § rédigé comme suit « La mise en conformité des eaux de baignades avec les exigences de la directives de 2006 posant des objectifs de 2015 reste un important défi sanitaire pour les collectivités locales. »

##### **2.2.2. Des infrastructures portuaires nécessaires, mais saturées ou non adaptées**

Supprimer § 2 « l'extension des ports de plaisance est une priorité » et remplacer par « si la promotion de la pratique de la plaisance et des loisirs nautiques (y compris d'un point de vue patrimonial et culturel) semble une intention louable, il ne faut pas que cette promotion se révèle être le catalyseur du développement de marinas, ou autres extension de ports de plaisance souvent peu soucieux de l'environnement. Il est nécessaire d'intégrer cette démarche dans une politique raisonnée et durable pour que ce secteur ne vienne pas au final porter atteinte au milieu dont ses pratiquants bénéficient. »