

Contribution à la 2^{ème} phase de la consultation publique DSF SA

I. UNAN CM

a. Carte des vocations et SMVM

Il est un peu regrettable que la carte des vocations reste peu précise sur le partage de l'espace marin.

Pourquoi n'a-t-on pas repris le travail qui avait été fait à la fin des années 1990 pour établir les Schémas de Mise en Valeur de la Mer de manière concertée avec tous les acteurs et qui n'a jamais été entériné par l'état français?

b. *Conflit ostréiculture vs plaisanciers*

L'annexe 8 du diagnostic appelle les commentaires suivants :

– page 6 – Cartographie des activités humaines : Le NE de l'île d'Oléron est un espace dédié en priorité au nautisme plaisance et non à l'ostréiculture. Se référer au SMVM et le jugement du TA de Poitiers (en date du 18 mai 2017),

– Page 12 – Il est indiqué « conflits plaisanciers / ostréiculteurs et associations de protection de l'environnement sur le développement aquacole off-shore ».

A notre connaissance, un seul conflit existe entre d'une part les 3 communes concernées par le projet de la « Malconche », deux associations de protection de l'environnement, une association de plaisanciers et d'autre part le CRC.

D'ailleurs comment une association de protection de l'environnement pourrait être défavorable à une demande d'étude d'impact pour un projet impactant durement une surface de 350 hectares en mer ? Il conviendrait d'ajouter que les plaisanciers ont au contraire préconisé un véritable développement off-shore des filières de conchyloculture, c'est à dire hors Pertuis.

II. FNPAM

a. *Importance du nautisme et de la plaisance N°1*

Le chapitre 1 – Etat des lieux : Ce document de synthèse nous paraît largement sous-évaluer l'importance économique du nautisme :

- En effet, celle-ci ne peut se résumer à la construction et à la maintenance des navires de plaisance (seule activités mesurée en terme précis d'entreprises et d'emplois par l'INSEE) comme cela est indiqué.
- Il est admis que les anneaux des ports de plaisance et des mouillages organisés (environ 35,000 sur la côte sud-aquitaine) génèrent environ un emploi par 10 anneaux (certains parlent plutôt de 20), soit un minimum 3,500 emplois sur la région aquitaine, qui sont actuellement « noyés » dans les 30,000 attribués à l'activité « tourisme littoral » alors qu'ils auraient dû être ajoutés aux 3,700 emplois générés par la filière construction et maintenance des navires de plaisance.

b. *Importance du nautisme et de la plaisance N°2*

Il conviendrait donc que tant les services de l'INSEE que les ceux de l'état revoient leur approche des impacts économiques de la « filière nautique » en

terme de chiffre d'affaire et d'emplois pour prendre en compte l'ensemble des activités qui lui sont liées : construction navale, entretien et maintenance des navires de plaisance, matériels d'équipements associés redevances d'occupation des anneaux et mouillages, locations de navires et formation des navigateurs plaisanciers (écoles de voile, permis mer et écoles de croisières). Cela devrait conduire à une estimation de près de 8000 emplois plein temps, assez conforme au "chiffre clé" mentionné de 800 millions de chiffre d'affaire généré par la filière nautique.

c. Gestion des ports de plaisance

Depuis la promulgation de la loi NOTRe, la gestion des Ports de Plaisance revient le plus souvent au Département, qui se regroupe parfois avec la Communauté des Communes (CDC) ou d'agglomération (CDA) en un syndicat mixte. La loi n'a rien prévu pour associer les usagers (plaisanciers amateurs pour leur plus grande majorité) à cette gestion : Aussi nous demandons que le législateur corrige son oubli en modifiant le Code des transports, de façon à ce que les représentants des usagers aux Comités d'Usagers des Ports et mouillages (CLUPP, CLUPIPP, conseil des mouillages,...) actuellement purement consultatifs et souvent ignorés des gestionnaires des ports et zones de mouillage de Plaisance) puissent participer avec **voix délibérative** à la gouvernance de leur port de plaisance ou de leur zone de mouillage.

d. Gouvernance du Littoral

Les récents conflits d'usage de l'espace littoral entre les différents acteurs de l'économie bleue démontrent qu'ils ne conduisent qu'à d'interminables actions juridiques qui ne résolvent rien et coûtent beaucoup d'argent aux entités concernées.

Il serait sûrement plus satisfaisant de mettre en place un véritable processus de concertation entre tous les acteurs au sein d'un organisme reconnu pour son équilibre en termes de représentativité.

Cette entité pourrait être les **Conseils Maritimes de Façades** (déclinés par façade), ce qui supposerait qu'ils soient dotés des moyens adéquats pour agir comme un véritable arbitre et prescripteur des conditions d'attribution de l'espace public maritime à un ou plusieurs porteurs de projet, sans possibilité de recours juridique systématique.

e. Mise en œuvre du plan d'action du DSF

Il serait souhaitable d'avoir, préalablement à la définition du plan d'action du DSF, re-visité « l'empilage » des organismes existants à tous les niveaux « administratifs » (communes, communautés de communes, départements, régions et état) de façon à éliminer les nombreuses redondances et recommandations contradictoires qui compliquent le processus.

La meilleure illustration de cette situation incompréhensible aux acteurs privés est la double « coordination » du projet DSF entre préfet de région et préfet maritime sans parler de l'intervention des préfets de département sur les projets locaux (enquêtes publiques par exemple).