

Zones de mouillage : une modification de la réglementation à l'étude



La législation sur les zones organisées de mouillage de bateaux de plaisance (ZMEL) devrait évoluer. Procédure d'attribution, enjeux d'aménagement littoral, ouverture aux opérateurs privés... Xavier Nicolas, directeur de la mission plaisance des Affaires Maritimes, nous en dit plus sur le projet de décret à l'étude.

[Briag Merlet](#) Publié le 04-09-2019

Révision du décret de 1991 sur la gestion des ZMEL

Les zones de mouillage et d'équipements légers ou ZMEL, qui regroupent des corps morts pour l'accueil de bateaux de plaisance, sont aujourd'hui régies par un décret de 1991. Face à l'évolution du nautisme et du contexte réglementaire, l'administration travaille sur un nouveau texte pour encadrer ces usages. Après une consultation publique bouclée en juillet 2019, les autorités travaillent sur le texte final à présenter au Conseil d'Etat. L'objectif est une promulgation durant l'hiver 2020.

Adapter la réglementation des mouillages aux nouveaux besoins

"Le décret datait de 1991, soit presque 30 ans. Il avait besoin d'être revu car la plaisance a évolué." explique Xavier Nicolas, responsable de la Mission Plaisance des Affaires Maritimes *"Nous avons fait un audit avec les gestionnaires des ZMEL en 2017-2018. Nous avons eu des réponses très constructives de toutes les façades littorales. Il en est ressorti quelques freins qui parfois décourageaient les communes à faire des ZMEL. Il est presque plus facile de faire des demandes à l'Etat pour de la gestion directe. Il est donc apparu un consensus pour revoir quelques points."*

Encourager les ZMEL comme alternative aux ports

Les autorités souhaitent développer les ZMEL. *"C'est une alternative crédible aux infrastructures lourdes et à certains ports de plaisance. Cela répond au caractère saisonnier de la plaisance, avec des investissements limités."* confirme Xavier Nicolas.

La démarche a un intérêt économique, mais aussi environnemental. Pour cela, le projet de décret réaffirme de manière plus claire l'obligation de réversibilité du projet. Le titulaire de la concession doit pouvoir remettre en état le site naturel après la fin d'exploitation. *"Nous avons également intégré les enjeux paysagers."* ajoute Xavier Nicolas.

Ouverture aux gestionnaires privés

L'aspect probablement le plus polémique est l'ouverture de la gestion des ZMEL aux acteurs privés, jusqu'à maintenant réservée aux collectivités publiques compétentes. *"L'objectif est de privilégier la compétence technique, qui est parfois présente dans le [port de plaisance](#) voisin, tandis que toutes les communes n'ont pas toujours les reins assez solides pour cela. Néanmoins, les collectivités gardent toujours un droit de priorité."* tempère Xavier Nicolas.

Préciser la procédure d'attribution

L'environnement administratif a évolué depuis 1991. Le nouveau décret précise la procédure d'étude des dossiers de ZMEL, intégrant des institutions qui n'existaient pas à l'époque. *"Le préfet maritime est consulté en 1er car il a la vision globale. Ensuite, les institutions sont consultées en fonction du projet. L'important pour le gestionnaire est de savoir à quelle sauce il sera instruit."* explique le représentant des Affaires Maritimes.

Pour s'adapter aux contextes locaux, les ZMEL feront l'objet de contractualisation. *"L'idée est de passer d'une relation prescriptive à une relation contractuelle. On pourra ainsi préciser dans le contrat le pourcentage de places pour les bateaux de passage ou, comme le suggère le texte, l'obligation pour le propriétaire du bateau d'avoir une assurance responsabilité civile."* conclut Xavier Nicolas.