



Document Stratégique de Façade Nord Atlantique-Manche Ouest (DSF NAMO)

Association des Ports de Plaisance de Bretagne

I. Contexte réglementaire

L'article L219-1 du code de l'environnement rappelle que la Stratégie nationale pour la mer et le littoral est définie dans un document qui constitue le cadre de référence pour la protection du milieu, pour la réalisation ou le maintien du bon état écologique, pour l'utilisation durable des ressources marines et pour la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral. Ce document en fixe les principes et les orientations générales qui concernent, tant en métropole qu'outre-mer, les espaces maritimes sous souveraineté ou sous juridiction nationale, l'espace aérien sur jacent, les fonds marins et le sous-sol de la mer. Il fixe également les principes et les orientations générales concernant les activités situées sur le territoire des régions administratives côtières et ayant un impact sur ces espaces.

L'Article R219-1-7 précise que ce document est mis en œuvre dans les façades maritimes métropolitaines et dans les bassins maritimes ultramarins. La façade " Nord Atlantique-Manche Ouest ", correspondant au littoral des régions Bretagne et Pays de la Loire et aux espaces maritimes sous souveraineté ou sous juridiction française bordant ces régions ;

Le document stratégique de façade décline les orientations de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral au regard des enjeux économiques, sociaux et écologiques propres à cette façade.

- Il est le cadre de l'élaboration de la stratégie marine au sens des articles 3 et 5 de la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 et contient à ce titre le plan d'action pour le milieu marin dont les éléments sont définis par les articles R. 219-4 à R. 219-9.
- Il est également le cadre de la planification de l'espace maritime prévue par la directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 et contient à ce titre les plans issus du processus de planification.

Le document stratégique comporte les quatre parties suivantes, qui font l'objet d'une élaboration échelonnée et de décisions d'adoption successives, les parties 1° et 2° étant l'objet du présent avis :

1° La situation de l'existant dans le périmètre de la façade maritime.

2° La définition des objectifs stratégiques et des indicateurs associés.

3° Les modalités d'évaluation de la mise en œuvre du document stratégique. Cette partie comprend la définition d'un ensemble de critères et d'indicateurs pertinents ;

4° Un plan d'action.

2. Présentation de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne

En France, la plaisance représente 9 millions de pratiquants occasionnels et 3 à 4 millions de pratiquants réguliers. Les ports de plaisance structurent le littoral français et particulièrement breton avec plus de 140 ports de plaisance et 400 zones de mouillage. La Bretagne comptabilise quelques 70 000 bateaux à flot dont un tiers dans les ports sur pontons, un quart dans les ports sur bouées et le reste en mouillages individuels.

L'APPB regroupe aujourd'hui 90 ports adhérents : 5 en Ile-et-Vilaine, 18 en Côtes d'Armor, 31 en Finistère, 27 en Morbihan, 8 en Loire-Atlantique et un port dans la Manche (Granville). Ensemble, ils représentent 46 800 places de port.

L'activité des ports de l'APPB représente un chiffre d'affaires cumulé de plus de 58 000 000 € HT. Elle génère près de 440 emplois directs « équivalents temps plein », 140 emplois saisonniers et plus de 4 000 emplois induits (chantiers navals, commerces...). Ces ports totalisent près de 250 000 nuitées et plus de 80 000 bateaux de passage.



Carte des ports adhérents à l'APPB

La vocation de l'APPB est d'informer, accompagner, représenter et promouvoir les ports de plaisance comme partenaires du développement économique du littoral, quels que soient leur taille, structure ou mode de gestion.

L'APPB porte des actions collectives qui contribuent à mettre en valeur le dynamisme des ports et de la plaisance et est particulièrement investie dans des actions partenariales avec le Conseil Régional de Bretagne et les Conseils départementaux bretons.

La gestion des ports de plaisance requiert des compétences de plus en plus complexes et diversifiées. Pour aider les ports dans leurs problématiques, l'APPB mène ainsi de nombreuses actions visant à faciliter le travail des gestionnaires.

➤ Organisation et animation de commissions et groupes de travail

Constituées de représentants des ports, épaulés par des experts, pour traiter de sujets spécifiques, leurs travaux donnent lieu à des rapports, guides et synthèses diffusés auprès des adhérents.

> **La commission juridique** a ainsi élaboré plusieurs synthèses, dont notamment :

- Le pouvoir de police dans les ports de plaisance
- La gestion des épaves et des navires abandonnés
- Les contrats d'emplacement dans les ports de plaisance
- Les zones techniques (comprenant un règlement intérieur type)

> Un **groupe de travail** dédié à la Plaisance collaborative, accompagné par Collporterre (association spécialisée dans l'analyse et l'accompagnement aux pratiques collaboratives) a également été mis en place en 2016, l'APPB ayant constaté l'apparition de nouvelles pratiques dans les ports bretons telles que la location de bateaux entre particuliers ou les chambres d'hôtes insolites. Un premier guide « Etat des lieux de la Plaisance collaborative et enjeux pour les gestionnaires de port » a été diffusé aux adhérents et présenté au Nautic en décembre 2017. Deux ateliers ont eu lieu début 2018 pour poursuivre la réflexion et mieux appréhender l'évolution des usages qui s'opère dans notre société, et les changements de fond qui en découlent dans nos ports. Une journée sera organisée sur ce thème afin de présenter ce travail prospectif en avril 2019, elle sera suivi par la publication d'un guide « la plaisance collaborative, et après ? ».

➤ **Organisation de journées techniques, d'information et d'échanges**

Tous les ans, l'APPB organise des journées professionnelles destinées au personnel des ports. Les thèmes suivants ont été traités :

- Plaisance collaborative : quels enjeux pour les gestionnaires de port ?
- L'accueil des plaisanciers britanniques
- Innovations techniques, de services et d'usage
- Accueil et évolution des services attendus par les plaisanciers dans les ports
- Exploitation et gestion des mouillages
- Quelle gestion pour les ports de plaisance ? (Loi NOTRe et modes de gestion)
- Epaves et navires abandonnés : quelles solutions ?
- Les outils numériques au service de la relation clients
- Gestion et sécurisation des zones techniques
- La conduite du changement : de la prise de conscience à sa mise en œuvre
- Prévention et lutte contre les incendies dans les ports de plaisance
- La gestion des opérations de dragage dans les ports de plaisance
- CLUPP et CLUPIP : organisation et fonction au sein d'un Conseil portuaire

L'APPB organise aussi des ateliers juridiques et des visites professionnelles : chantier de l'extension du port des Minimes, carrière de la Clarté, usine de fabrication des pontons Métalu, Cross Etel...

➤ **Veille sociale semestrielle**

L'APPB a mis en place une veille sociale semestrielle. Un document de synthèse est envoyé à tous les membres comprenant :

- les évolutions de la Convention Collective Nationale des personnels des ports de plaisance
- des informations d'ordre général (cotisations, retraite, formation...)
- des cas de jurisprudence

➤ **Réponses aux problématiques rencontrées par les gestionnaires de port**

L'APPB collecte toutes les questions techniques des ports adhérents relatives à leur gestion quotidienne. Selon l'objet, les questions posées sont relayées :

- auprès de tous les ports afin d'identifier un adhérent ayant rencontré cette problématique et en mesure de partager une expérience réussie
- auprès de professionnels experts susceptibles de résoudre le problème

➤ **Enquêtes réalisées dans le réseau APPB, du projet local au projet européen**

Afin de donner des points de repères et selon les besoins des ports, l'APPB mène ponctuellement des enquêtes auprès des adhérents : évolutions tarifaires envisagées par les ports, stations carburant (nombre, volume, prestataires).

En 2016, en partenariat avec le Conseil régional et la Fédération des Industries Nautiques, l'APPB a piloté la partie Ports de plaisance de l'étude sur les retombées économiques du nautisme en Bretagne présentée au Nautic de Paris. En 2019, la Région Bretagne a confié à l'APPB la réalisation d'une étude visant à promouvoir les services mais également les outils d'une activité de plaisance en pleine mutation. Cette mission s'inscrit dans le cadre du projet européen CAPITEN (Cluster Atlantique Pour l'Innovation Technologique et Économique de la filière du Nautisme). Il rassemble 18 partenaires d'Écosse, d'Irlande, de France du Portugal et de l'Espagne. Soutenu par le programme de développement régional européen INTERREG Espace Atlantique, il vise à favoriser l'économie touristique, promouvoir une démarche durable dans l'industrie nautique et la création d'emplois dans les différents secteurs d'activité de la filière. La Région Bretagne s'est engagée dans le pilotage de ce projet pendant ses trois années opérationnelles de 2017 à 2020.

➤ Une communication tournée vers les adhérents, les personnels de ports et le grand public

L'APPB est à l'écoute de ses adhérents, souhaite créer du lien et accorde de l'importance à la promotion des ports, c'est pourquoi elle a mis en place plusieurs outils de communication interne (espace web adhérent, newsletters...) et externe (outils de promotion en anglais, présence sur les médias sociaux...).

L'APPB a également publié également des guides pratiques à destination des personnels des ports :

- Le « Petit guide pratique de l'accueil dans les ports de plaisance » : Lors du séminaire « Les clés pour un accueil de qualité » de Concarneau, les participants ont travaillé par groupes de travail sur dix thèmes clés. Ce travail nous a permis de rédiger ce petit guide, organisé par fiche et à destination de tous les personnels des ports de plaisance amenés à accueillir des plaisanciers, sur le plan d'eau, dans les capitaineries mais aussi sur les zones techniques.

- « L'accueil en anglais dans les ports de plaisance » : Quelques formulations adaptées à l'accueil sur l'eau, en capitainerie et même en VHF ont été présentées lors de la journée portant sur l'accueil des plaisanciers britanniques à Perros-Guirec. Nous les avons enrichies pour proposer un lexique détaillé, à destination de tous les personnels des ports de plaisance et en particulier des saisonniers.

➤ Mobilisation du réseau de l'APPB

Périodiquement, l'APPB est sollicitée par la Gendarmerie Maritime pour faire circuler auprès de ses membres une information urgente : recherche de bateaux volés, enquête pour l'identification de personnes disparues en mer. Les autorités maritimes ont à plusieurs reprises souligné la réactivité de notre réseau.

Le site internet de l'APPB www.portsdebretagne.fr permet par ailleurs d'offrir au plus grand nombre une information spécifique sur les ports de plaisance bretons, et de favoriser la communication avec ses ports adhérents grâce à l'**espace adhérent**, sur lequel les ports trouvent des informations d'ordre technique, juridique, fiscal, social et environnemental sur leur activité.

Enfin, Les ports bretons sont présents au **Salon nautique de Jersey**, qui accueille plus de 10 000 visiteurs par jour. L'APPB partage un stand avec les ports de Normandie (Granville, Diélette et Barneville-Carteret) et Guernesey, sous la bannière « Welcome To The Finest Cruising Ground In Northern Europe ». (*Bienvenue sur la meilleure zone de navigation du Nord de l'Europe*).

L'APPB mène également différentes actions environnementales et poursuit la promotion des actions de qualité environnementale :

➤ Certification Ports Propres

En partenariat avec l'ADEME, elle a notamment relancé la démarche Ports propres en 2017 et 10 ports de plaisance ont obtenu la certification (Lorient Centre, Kernével, Gâvres, Port-Louis, Guidel, Lorient La Base, Lorient Port à sec, Roscoff-Bloscon, Brest-Moulin Blanc et Morlaix).

Une quinzaine de ports sont désormais engagés dans la démarche. Le programme **Ports Propres** consiste à proposer aux ports de plaisance un diagnostic de qualité environnementale à partir duquel sont réalisées des actions d'amélioration (gestion des déchets, rejets des effluents dans les ports, réduction des consommations d'eau et d'électricité). Le port doit remplir les 17 critères du référentiel pour obtenir la certification européenne par l'AFNOR. Un volet optionnel « Ports actifs en biodiversité » vient d'être créé pour compléter ce dispositif.

L'APPB mène des actions avec plusieurs éco-organismes comme l'APER PYRO (engins pyrotechniques), SCRELEC (piles et batteries) et ECODDS (peintures antifouling).

Enfin l'APPB assure la représentation des ports bretons à différentes échelles :

➤ Au niveau international

L'APPB a signé en 2017 un partenariat avec la British Marine South West (BMSW), qui représente 200 membres du secteur nautique du Sud-Ouest de la Grande-Bretagne. Ce partenariat vise à développer un cadre commun pour la croissance durable du secteur nautique dans les deux régions avant et après le Brexit. Il permettra aux membres des ports de plaisance britanniques et français de travailler ensemble pour partager les meilleures pratiques et encourager la croissance et les investissements futurs. Le projet a débuté avec l'enquête « La Manche et vous ? », menée par l'Université de Bretagne Sud au Royaume-Uni et en France, auprès de 650 plaisanciers.

➤ Au niveau national

Depuis plusieurs années, l'APPB et l'APPA (Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique) tissent des liens étroits. Cette volonté de travail en commun se traduit par la co-organisation de journées thématiques, par la collaboration et la participation à des groupes de travail (bateaux de servitude, contrats d'emplacement...), et par le partage d'informations d'ordre technique, juridique et environnemental. Elles sont également représentées auprès d'instances nationales telles que le Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, la Direction Nationale des Affaires Maritimes, le CODCAP, l'Association Nationale des Elus du Littoral, ou encore la Fédération des Industries Nautiques dans le cadre de la mise en place de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance.

L'APPB et l'APPA siègent au sein de la **Confédération du Nautisme et de la Plaisance**. Elles sont ainsi au cœur des décisions prises au sein du collège « Ports de plaisance » de cette structure nationale.

Sur la demande de la Confédération, un cadre interministériel a été créé en 2018 : le Comité Nautisme et Plaisance, qui a vocation à se réunir en plénière pour impulser, suivre et entériner les travaux réalisés dans le cadre des groupes de travail techniques.

➤ Au niveau régional et local

L'APPB participe à la Conférence Régionale de la Mer et du Littoral portée par le Conseil régional de Bretagne (notamment au groupe de travail sur les dragages), à différentes réflexions (comme la collecte des engins pyrotechniques stockés par les plaisanciers avec l'APER-PYRO, l'ADEME et le Conseil régional de Bretagne), ainsi qu'aux actions menées par les services Mer des Conseils départementaux (les Entretiens du Nautisme par exemple).

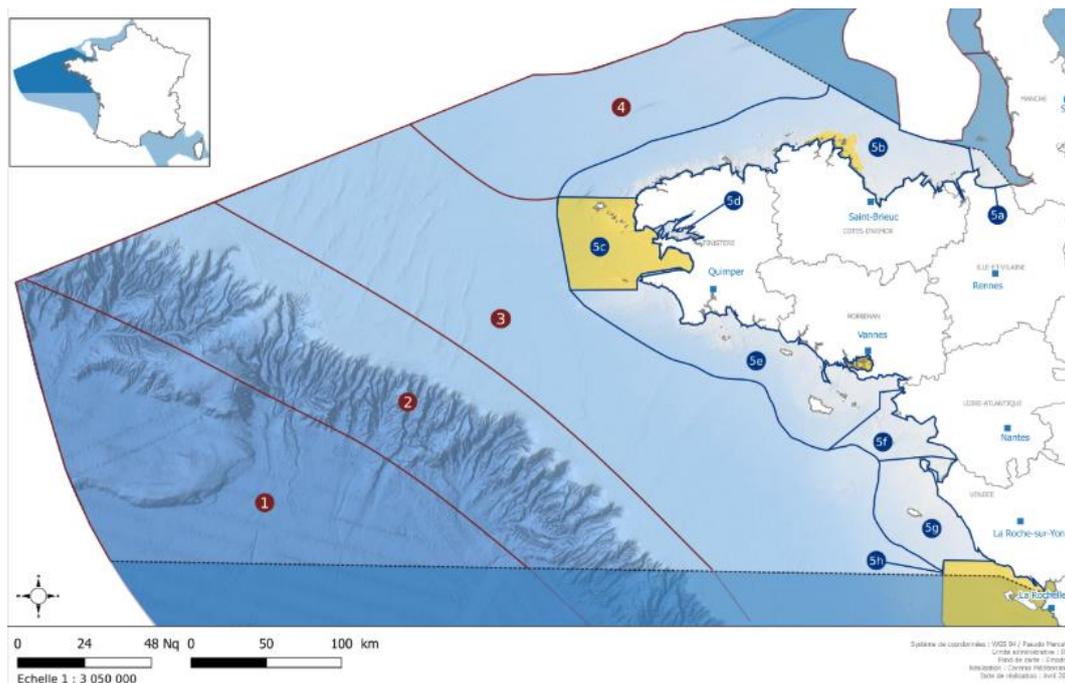
L'APPB s'implique dans plusieurs actions au niveau local comme la collecte des engins pyrotechniques stockés par les plaisanciers avec l'APER-PYRO, l'ADEME et le Conseil régional de Bretagne. En juin 2017, une collecte exceptionnelle

a ainsi été organisée auprès des magasins d'accastillage en Bretagne (le poids estimé est de l'ordre de 23 tonnes, plus que ce que l'APER PYRO a collecté sur l'ensemble du territoire en 2016).

Elle travaille régulièrement avec la Direction de la mer et la Direction des Déchets, notamment dans le cadre du plan régional de prévention et de gestion des déchets, sur la feuille de route pour le développement d'une filière de traitement des DBPS (Déchets de Bateaux de plaisance et de sport) en Bretagne.

Notre association travaille également en collaboration avec le service tourisme de la Région Bretagne.

3. Contribution et avis de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne



Façade Nord-Atlantique Manche-Ouest

L'APPB accueille avec intérêt la mise en œuvre d'une stratégie maritime concertée et de son document opérationnel destiné à valoriser l'atout maritime français.

Comme exposé dans la présentation ci-dessus, l'APPB partage l'identification des enjeux socio-économiques propres aux pratiques nautiques et touristiques. Elle encourage également le renouvellement du capital humain, la consolidation des compétences professionnelles en valorisant les dispositifs de formation existants sur le territoire, et agit activement quant au devenir des aménagements portuaires et mouillages existants (y compris hors port) en fonction des besoins et pratiques identifiées.

Les ports sont des éléments structurants de la façade littorale et leur interaction avec l'environnement et les activités nautiques et terrestres n'est plus à démontrer. Si les pratiques et les services se renouvellent, les ports de plaisance souhaitent définitivement se placer au croisement des enjeux d'accessibilité aux pratiques nautiques tout en valorisant les patrimoines naturels et culturels ainsi que la connaissance du milieu marin, tant pour les populations littorales que pour leurs visiteurs.

Enfin, l'économie maritime dans laquelle s'inscrit l'activité quotidienne de gestion de l'espace portuaire dans tous ses aspects place au cœur de nos préoccupations l'accompagnement des évolutions humaines, techniques, environnementales et réglementaires portées par la Stratégie nationale pour la mer et le littoral.

◆ Sur la situation de l'existant

L'analyse économique et sociale présentée en 2°-partie B, reprend les principales données de la plaisance. L'APPB qui regroupe 90 ports adhérents de Granville à Pornic ajoute que les besoins d'espaces et de stationnement pour les accès à l'eau n'est pas une source de conflit entre usagers. La mer étant un espace commun dont le partage s'effectue dans une synergie des usages plutôt qu'une opposition.

A terre, les ports de plaisance se tournent de plus en plus vers une ouverture de leurs activités, de nouveaux aménagements et l'organisation de manifestations nautiques et culturelles afin de promouvoir leurs capacités à porter un dynamisme sur le littoral. Les ports sont ainsi des interfaces privilégiées de rencontre et de croisement des activités : leur vocation sociale, économique et pédagogique mérite d'être soulignée.

◆ Sur l'opposabilité du document et les interactions du document avec les autres documents de planification, plans, schémas et programmes

D'après l'article L219-4 du code de l'Environnement, les plans, programmes et les schémas relatifs aux activités exclusivement localisées dans les espaces maritimes (L219-1) ainsi que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, publics et privés, soumis à l'étude d'impact (L122-1) doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions du document stratégique de façade.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000025799720>

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000025086815>

Cette mise en compatibilité s'étend également aux schémas de mise en valeur de la mer et aux schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine. A l'exclusion de ceux mentionnés au I de l'article (219-1), lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la mer, les plans, les programmes et les schémas applicables aux espaces et territoires mentionnés aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 219-1 du code prennent en compte le document stratégique de façade ou le document stratégique de bassin maritime.

Ainsi, les DSF peuvent définir des orientations qui devront être reprises, et appliquées par les plans ou documents de planification « terrestres », comme les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), les schémas régionaux de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou les Plan locaux d'urbanisme (PLU).

Concernant les interactions du DSF avec les documents de planification, les ports situés sur le DPM font parfois l'objet d'un zonage particulier dans le PLU (ex : Up, urbanisé portuaire) et sont en interaction directe avec les questions de gestions aquatiques (SDAGE et SAGE) et portent à ce titre les enjeux définis au niveau régional (SRADDET, SRCE...).

- **Des précisions mériteraient d'être apportées sur l'intégration des enjeux et des zonages de vocations portés par le DSF, tant dans les modalités de zonage que de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de planification concernés, ainsi que de leurs interactions.**
- Les ports de plaisance, équipements d'interface terre/mer, sont régulièrement amenés à engager des travaux, ouvrages et aménagements pour leur entretien ou leur exploitation. **Un certain nombre de ces travaux, ouvrages et aménagements doivent donc être rendus compatibles avec les objectifs et les dispositions du DSF.** Dès lors quelles sont les modalités réglementaires de mise en compatibilité de ces travaux avec le DSF, quels sont les risques à moyen et à long terme d'opposabilité du DSF à la réalisation de ces derniers ?
- Des possibilités de dérogations existent, il aurait été intéressant d'en connaître les régimes possibles, même au stade de réflexion.

Enfin, si le régime d'opposabilité juridique est encadré par le code de l'Environnement, le document avance que « *confrontés à une question de conflits d'usage, les acteurs et les autorités disposeront à travers de ce document d'une aide pour trouver les moyens de la conciliation en fonction de la zone dans laquelle ils se trouvent, mais rarement un verdict net privilégiant l'une ou l'autre solution, choix qui relève aussi d'une analyse locale. Les activités en expansion trouveront des orientations leur permettant de connaître les zones dans lesquelles leur développement sera recherché, sans pour autant qu'il leur soit accordé une exclusivité* ».

- **Le DSF est donc un support pour trouver les moyens de la conciliation. Existera-t-il un arbitrage (services de l'état, arbitrage juridique) mis en place au niveau « local ».**

◆ **La cartographie, un élément de planification important**

Les DSF sont dotés d'une portée spatiale puisqu'ils constituent les documents de mise en œuvre de la planification de l'espace maritime (PEM) prévue par la directive du 23-7-2014 établissant un cadre DCPEM. Ils contiennent à ce titre les plans issus du processus de planification.

La plaisance et les équipements dédiés ne font pas partie de la carte de synthèse des enjeux socio-économique mais sont inclus entre « filière nautique/navale » et « transport, industrie, ports ».

- La carte des vocations est un élément clé du DSF qui décline deux cartes ainsi qu'une fiche pour chaque zone maritime. Les échelles employées ne permettent pas toujours de saisir les modalités de priorisations des vocations avancées par le document. La cohabitation des activités est donnée par ordre d'importance et dans l'ordre pour chaque zone, cette sectorisation des activités l'emporte définitivement sur leur interaction.

Les éléments graphiques de planification ne permettent pas une lecture des objectifs du DSF et de leur application dans l'espace. Il aurait été intéressant de savoir de quelle manière s'opérera l'arbitrage entre les activités.

Les cartes de synthèse des enjeux économiques et des vocations manquent de précisions d'autant que certaines activités sont actuellement au stade de projet ou inexistantes (cultures marines et énergies marines renouvelables).

◆ **Distinctions des limites terre/mer**

Pour la partie marine, le document stratégique de façade s'étend jusqu'à la limite de la zone économique exclusive (champ d'application du plan d'action pour le milieu marin qui en constitue un chapitre) et impose une obligation de compatibilité aux plans, programmes, schémas, projets situés dans ce périmètre, ainsi que les actes administratifs pris pour la gestion de l'espace marin et les SDAGE. Pour la partie terrestre, les plans, programmes, schémas, projets situés et autorisations délivrées sur ces espaces doivent prendre en compte le document stratégique de façade dès lors qu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la façade.

A plusieurs reprises, le document évoque l'importance de l'interface terre-mer et la différenciation des régimes de mise en compatibilité/prise en compte terre et mer. Les modalités de compatibilité ou de prise en compte au sein des différents documents d'urbanisme, mais également des plans, schémas et programmes dépendent de la différenciation terrestre ou maritime et de leur probabilité à générer un impact sur l'environnement.

Le document de façade s'articule avec les autres documents de planification du littoral. Tout projet, plan ou programme, travaux, ouvrages, aménagements soumis à étude d'impact doit respecter le DSF.

Les ports et les activités nautiques et économiques associées exercent des activités qui s'étendent tant à terre qu'en mer. Cette distinction mène parfois à des incertitudes juridiques.

C'est par exemple le cas pour l'attribution des autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime (DPM) pour lesquelles il n'existe pas de concomitance entre AOT délivrées à terre et sur le plan d'eau, et ce, pour une même activité. Le devenir de nombre d'entreprises du secteur maritime mériterait qu'elles soient liées.

- **A ce titre il aurait été intéressant à l'occasion de l'élaboration de ce document de pouvoir prendre en compte la spécificité des activités qui s'exercent sur ces deux espaces pour lever les freins au développement des activités nautiques, de plaisance et touristiques.**

◆ BREXIT

Retenu parmi les 14 enjeux communs et transversaux évoqués au 1.1 du chapitre 1 « état des lieux » le BREXIT n'est évoqué qu'au travers de « la prise en compte du BREXIT et de ses conséquences dans les politiques ».

En dehors de la pêche évoquée dans le cadre du DSF, les conséquences du BREXIT sont largement susceptibles de s'étendre à d'autres secteurs d'activités : énergie, transport maritime, tourisme et plaisance...

- Les britanniques représentent jusque 20% des visiteurs de certains ports de plaisance voire l'essentiel des bateaux de passage hors saison pour les ports bretons et normand. Il conviendrait de cerner au mieux les implications d'une telle contrainte pour les ports de plaisance, et de trouver des solutions opérationnelles pour éviter les incertitudes, comprendre les rôles des acteurs impliqués et anticiper d'éventuelles modification procédurales.

◆ Objectifs stratégiques et indicateurs associés, propositions

Identifiant	Libellé	Indicateur (libellé, valeur et source de référence)	Cible à échéance 2026	Piste de mesures pour le plan d'action
II - DEVELOPPER UN VIVIER DE MAIN D'ŒUVRE QUALIFIEE ET COMPETENTE AU SERVICE DE L'ECONOMIE BLEUE NAMO				
DE-OSE-II-1	Favoriser l'attractivité des métiers maritimes et notamment celle des métiers du nautisme, de la pêche, des aquacultures afin d'assurer le renouvellement des équipages et lever les freins à l'embauche	Indicateur 1 : part de l'emploi de l'économie maritime présent dans les zones d'emplois littorales Indicateur 2 : nombre d'emplois de l'économie maritime par domaine d'activités et part de l'emploi total par zones d'emploi Indicateur 3 : salariés du maritime couverts par des actions de formation Indicateur 4 : nombre de personnes formées par an par activité maritime	Cibles 1, 2, 3 et 4 : définies et concertées en fonction des valeurs de référence. Adoptées lors de l'élaboration du plan d'action	

Nous proposons de compléter cette liste en ajoutant un nouvel indicateur :

- **Indicateur proposé : DE-OSE-II-1 :**
-Nombre de créations d'entreprises et typologie

III - PROMOUVOIR ET ACCOMPAGNER LE DÉPLOIEMENT D'UNE ÉCONOMIE MARITIME CIRCULAIRE EN NAMO				
DE-OSE-III-1	Promouvoir et accompagner le déploiement d'une économie maritime circulaire en NAMO	Indicateur 1 : nombre de contrats de transition écologique mis en place (CTE) en lien avec les acteurs Valeur de référence : 0 Indicateur 2 : part des projets maritimes NAMO dans les appels à projet liés à l'économie circulaire (Ademe)	Cible 1 : tendance à la hausse Cible 2 : tendance à la hausse	Travaux des régions Bretagne et Pays de la Loire sur le sujet

Nous proposons de compléter cette liste en ajoutant ces indicateurs :

- **Indicateurs proposés : DE-OSE-III-1 :**
-Indicateur spécifique plaisance et nautisme, évolution du recyclage des bateaux de plaisance

-Développement d'une filière de traitement et de valorisation à terre des sédiments de dragage et des initiatives permettant une optimisation de ces actions

Identifiant	Libellé	Indicateur (libellé, valeur et source de référence)	Cible à échéance 2026	Piste de mesures pour le plan d'action
V - ACCELERER LA TRANSITION ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE DES PORTS DE LA FACADE				
DE-OSE-V-1	Promouvoir la coordination des stratégies de tous les ports pour renforcer leur compétitivité, leur complémentarité ainsi que leur performance environnementale au sein de la façade et avec les façades voisines			
DE-OSE-V-2	Accompagner la transition énergétique et écologique de tous les ports de la façade (pêche, plaisance, commerce)	Indicateur 1 : nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène, GNL) dans les ports Valeur de référence (2017) : 0	Cible 1 : tendance à la hausse	

Nous proposons de compléter cette liste en ajoutant ces indicateurs/objectifs secondaires :

- **Indicateur proposé : DE-OSE-V-1 :**
 - Ports regroupés au sein de réseaux et/ou structures communes (association, GIP, groupes, structures commerciales)
 - Promouvoir la mise en œuvre d'une plateforme professionnelle commune (échelle nationale)
 - Identification et suivi des projets de requalification, extensions...
- **Indicateur proposé : DE-OSE-V-2 :**
 - Nombre de ports engagés dans une démarche de certification environnementale (ISO, AFNOR) : ISO 14 001, Port Propre...
 - Recensement des équipements et services environnementaux des ports
 - Filières de collecte et valorisation des déchets
- **Objectif proposé : DE-OSE-V-3 :** Valoriser les ports de plaisance comme aménagements structurants et vecteurs de dynamisme pour la façade.
 - Mise en œuvre de stratégies d'optimisation des espaces portuaires
 - Interactions ville-port / travaux et projets en cours sur les ports de la façade
 - Innovation numérique et économie collaborative (outils existants + initiatives)

VII - ENCOURAGER UN NAUTISME ET TOURISME DURABLES ET ACCESSIBLES A TOUS				
DE-OSE-VII-1	Favoriser l'accès à la pratique des activités nautiques dès le plus jeune âge	Indicateur 1 : proportion des pratiquants de moins de 18 ans par rapport à la population totale de pratiquants ou par rapport à la population totale évolution du nombre de licenciés dans les sports aquatiques et littoraux (voile, kite surf, surf, ...)	Cibles 1 et 2 : définies et adoptées lors de l'élaboration du plan d'action en fonction des valeurs de référence	
DE-OSE-VII-2	Sensibiliser à la pratique d'un nautisme durable et encourager les initiatives en ce sens (labellisation d'équipements respectueux de l'environnement, outil de formation gratuit en ligne)	Indicateur 1 : nombre d'équipements nautiques disposant d'un label au titre du respect l'environnement Indicateur n°2 : fréquentation par les plaisanciers NAMO du site de formation en ligne Source de référence : première évaluation FIN – Régions Bretagne et Pays de la Loire, décembre 2019	Cibles 1 et 2 : définies et adoptées lors de l'élaboration du plan d'action en fonction des valeurs de référence	

Nous proposons de compléter cette liste en ajoutant ces indicateurs/objectifs secondaires :

- **Indicateur proposé : DE-OSE-VII-1 :**
 - Comptabiliser 2 indicateurs au lieu d'1
 - Nombre d'écoles proposant des activités de découvertes nautique, niveaux, types et durées
 - Nombre d'association spécialisées, nombre d'éducateurs (mise en lien formation)
 - Nombre de manifestations sport/loisirs/culture nautique
- **Indicateur proposé : DE-OSE-VII-2 :**
 - 1 : Corriger : Nombre de ports et d'équipements nautiques disposant d'un label, d'une certification et/ou d'une reconnaissance au titre du respect de l'environnement
- **Objectif proposé : DE-OSE-VII-3 :** Sur les enjeux d'un tourisme durable :
 - Evolution démographique et capacités d'accueil
 - Répartition des nuitées touristiques/locations bateaux/croisières
 - Installations de tourisme bénéficiant de l'écolabel européen sur le littoral NAMO ou de tout autre label, certification ou reconnaissance au titre d'un tourisme durable et du respect de l'environnement.

La visibilité sur les moyens alloués (humains et financiers) pourrait être améliorée, ainsi qu'une ambition plus affirmée sur la définition des cibles à l'horizon 2026. Les objectifs mériteraient d'être déclinés en sous-objectifs moins généraux avec des indicateurs affiliés pour une meilleure efficacité et un meilleur suivi des évolutions souhaitées.

La pratique d'activités nautiques et de plaisance connaît d'importants changements. De nombreuses villes ont engagé des opérations de reconquête de l'eau afin de permettre à leurs habitants d'accéder à des activités ludiques sportives ou de loisirs. Véritables pôles existants sur lesquels s'appuyer pour développer des opérations de sensibilisation et d'interaction avec le milieu marin, les ports de plaisance sont plus que jamais des outils au service de l'aménagement du territoire. Notre ambition est d'anticiper et accompagner au mieux leur mutation pour répondre à l'évolution de leur morphologie, du profil des usagers, dans le respect de l'environnement à terre comme en mer.

Le Document stratégique de façade pourrait ainsi contribuer à suivre et soutenir ces évolutions en accompagnant la plaisance et le nautisme dans son plan d'action comme prévu dans le cadre de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral.