

Observation n°16

Sujet : [INTERNET] Enquête publique ZMEL de Cavalière

Date : Thu, 04 Apr 2024 11:37:11 +0200

L'information suivante a été collectée le 04/04/2024 11:37:

Vous êtes: Un particulier

Nom: DUBOIS

Prénom: François

Sujet: Enquête publique ZMEL de Cavalière

Destinataire: Enquêtes publiques environnementales

Message: Nous approuvons l'avis formulé par l'UPNCR sur le projet de ZMEL de l'anse de Cavalière.

Observation n°17

Sujet : [INTERNET] Etablissement de la ZMEL du Lavandou

Date : Thu, 04 Apr 2024 11:41:24 +0200

L'information suivante a été collectée le 04/04/2024 11:41:

Vous êtes: Un particulier

Nom: Bellaguet

Prénom: Abel

Code postal: 83400

Ville: HYERES

Sujet: Etablissement de la ZMEL du Lavandou

Destinataire: Enquêtes publiques environnementales

Message: 1) Je doute de la valeur de cette enquête dans la mesure où les gens vraiment impactés, qui sont les plaisanciers de Gênes à Barcelone soient au courant de l'enquête qui ne touchera donc qu'une infime partie du "public" concerné. 2) Le fondement de la restriction des mouillages est sujet à caution dans la mesure où rien ne prouve que les mouillages forains abiment l'herbier, les photographies de 1965 du site officiel "geoportail" montrent même le contraire. 3) Quid des REPORTS de mouillages ? On va déshabiller Pierre pour habiller Paul? Il faudra bien que ceux qui n'ont pas eu de bouée aillent mouiller ailleurs. Cette affaire est une hypocrisie, d'intégristes écologistes, sans fondement réel. 4) Aucun des auteurs du projet, et en particulier les agences d'état qui gèrent ce genre de d'action, n'ont jamais plongé pour observer le comportement d'un mouillage de petite plaisance. Pour ceux qui savent, ce projet est celui d'un fonctionnaire jamais sorti de son bureau sans fenêtres, qui refuse la consultation des concernés. Abel Bellaguet 88 ans Plaisancier "mouilleur" depuis 1945

Observation n°18

Sujet : [INTERNET] Commune du Lavandou - Anse de Cavalière - AOT ZMEL

Date : Thu, 04 Apr 2024 13:55:34 +0200

L'information suivante a été collectée le 04/04/2024 13:55:

Vous êtes: Autre

Nom: ALMERAS

Prénom: Veronique, secrétaire de l'UPNCR

Adresse électronique: contact@cmporquerolles.fr

Adresse postale: UPNCR - AUPH-Base nautique 12 avenue du Docteur Robin

Code postal: 83400

Ville: HYERES

Sujet: Commune du Lavandou - Anse de Cavalière - AOT ZMEL

Destinataire: Enquêtes publiques environnementales

Message: Monsieur le Commissaire enquêteur, L'UNION POUR LA PRÉSERVATION D'UNE NAVIGATION CÔTIÈRE RESPONSABLE (UPNCR) s'est constituée en 2023 face à un réel déficit d'association des navigateurs aux décisions les concernant, et notamment dans le cadre des projets de ZMEL qui se multiplient sur nos côtes provençales. L'Association a pour objet la promotion et la défense des droits et de la sécurité des navigateurs côtiers, la participation à la sauvegarde des libertés d'usage, de circulation, de stationnement et d'arrêt des navires de plaisance sur le domaine public maritime. L'UPNCR rassemble actuellement 23 associations nautiques de Marseille à Cavalaire qui totalisent plus de 3000 adhérents. Loin d'être des opposants systématiques, nos membres sont des pratiquants de la mer connaisseurs et responsables. Les navigateurs sont les premiers touchés par le projet soumis à la présente enquête. Vous trouverez ci-après les observations et propositions que nous formulons à l'égard de ce projet auquel nous reconnaissons certes des points positifs mais qui devrait encore faire l'objet d'un certain nombre d'adaptations pour répondre selon nous à un intérêt général bien pensé de la préservation de l'environnement, mais qui ne pénalise pas pour autant les conditions de sécurité dans la pratique de la petite et moyenne plaisance. Nous comptons sur votre clairvoyance pour analyser objectivement notre position et nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, en notre profond respect. Jacques GUILLAUME, Président de l'UPNCR

ELEMENTS DE CONTEXTE L'anse de Cavalière est un mouillage de beau temps, exposé au vent et à la houle de secteur sud, couvert en grande partie par un herbier de posidonies. De ce fait, elle forme un abri de qualité médiocre pour les navigateurs à l'exception toutefois de ses deux extrémités : - la zone sableuse de la plage du Layet qui forme un petit abri des vents d'ouest à nord-ouest, d'intérêt limité pour la navigation familiale dans la mesure où cette plage est fréquentée par pour le naturisme. - le pied du Cap Nègre qui est bien protégé des vents d'Est ; il formait jadis un excellent abri mais celui-ci est de moins en moins praticable en raison de l'herbier qui s'y développe de plus en plus depuis une vingtaine d'années selon les observations des navigateurs locaux. Ainsi, les extrémités présentent un intérêt pour les navires habitables, le reste étant principalement fréquenté le temps d'une halte de journée (sauf temps très calme bien établi) et surtout par les petits bateaux à moteur qui sont en capacité de rentrer rapidement au port dès que le vent se lève, tandis que les voiliers sont plus lents donc plus prudents.

Deux périmètres d'AOT individuelles totalisant 70 coffres limitent les possibilités d'utilisation du site, en particulier celui de la plage du Layet. Dans un tel contexte, l'UPNCR considère que la suppression des périmètres d'AOT individuelles et l'installation de bouées de ZMEL dédiées à la navigation de passage est un projet utile dans son principe. Néanmoins, le projet doit selon nous faire l'objet d'évolutions indispensables pour être adapté aux réalités de la navigation de la petite et moyenne plaisance.

OBSERVATIONS 1. Sur le fondement du projet au regard du principe de la liberté d'utilisation du Domaine Public Maritime Le projet est-il acceptable au regard du principe selon lequel la liberté de mouillage sur le sable toute l'année est la règle, et que les interdictions localisées ne peuvent être que des exceptions ? Le projet revendique de répondre à quatre objectifs :

1. Protéger le milieu marin et conserver les fonds marins patrimoniaux et en particulier les herbiers de Posidonie
2. Préserver le patrimoine paysager et les activités humaines de l'Anse de Cavalière
3. Améliorer la gestion de la fréquentation et l'organisation des usages
4. Renforcer la sécurité de la navigation et le confort des plaisanciers

Objectif 1 : La posidonie dans cette anse n'est absolument pas menacée par la petite et moyenne plaisance (voir les conclusions du Rapport 2021 du Réseau de surveillance surfacique des habitats marins et des pressions anthropiques en annexe – zone fléchée verte). Les zones de régression sont situées à plus de 30 mètres de fond et aucun bateau de moins de 16 mètres n'a la capacité de s'ancrer à de telles profondeurs. De même, autour de l'émissaire (dont la construction a lourdement détruit les herbiers tout autour), le mouillage forain n'entrave manifestement pas la recolonisation par la posidonie (voir annexe, zone fléchée rouge).

Objectif 2 : L'objectif général instituant la notion de « cône de vue » est de protéger les perspectives paysagères, principalement vues depuis la plage. Cela semble peu pertinent car ces cônes sont déterminés à partir de points sur la côte dont les positions sont éminemment subjectives et discutables. Et puis, depuis quand des voiliers se balançant au mouillage dans une crique de rêve nuiraient-ils au paysage marin dont ils font naturellement partie (cf. les peintures « marines ») ? Par contre des « champs de mines », de bouées blanches, souvent inoccupées, ainsi que les lignes de délimitation des ZRUB portent, eux, indiscutablement atteinte à l'esthétique des sites. Le principe du gradient de naturalité », constitue un fondement très incertain juridiquement et scientifiquement.

Objectif 3 : il est déjà atteint grâce au plan de balisage des ZIM, ZIEM, ZRUB et les chenaux réservés délimités par la Commune, de sorte que l'implantation des bouées n'apporte rien de plus à ce titre. Par conséquent, le projet ne peut pas être justifié par ces trois objectifs. L'objectif 4 est le seul qui puisse justifier l'intérêt général de ce projet de ZMEL, en complément des nombreuses mesures réglementaires déjà en vigueur dans cette anse. Or, l'UPNCR considère que le projet soumis à la présente enquête comporte encore des dispositions inadaptées à plusieurs titres. La prise en compte de nos observations et propositions est indispensable pour que le projet apporte un réel bénéfice aux navigateurs de petite et moyenne plaisance, principaux usagers pratiquants du mouillage forain le long des côtes varoises. Le projet de convention mentionne dans son exposé préalable (page 2) : « Le projet de ZMEL a pour but d'organiser, réglementer et intégrer le mouillage des navires dans l'anse de Cavalière, de stopper les impacts occasionnés par les ancres et les chaînes de mouillage sur les fonds marins et de permettre la conservation des herbiers de Posidonie tout en régulant la fréquentation des navires de plaisance. » L'UPNCR demande la suppression de la mention soulignée dans le texte ci-dessus ; l'argument des impacts occasionnés par les ancres et les chaînes de mouillage sur les fonds marins n'est ni justifié ni démontré dans les documents présentés à la présente enquête publique. Il est simplement affirmé depuis maintenant plusieurs années de façon abusive. Au contraire, les dernières études montrent que la posidonie est en bonne santé dans la rade de Hyères, que la pression de la petite et moyenne plaisance ne peut être mise en cause (voir annexe – zone fléchée violette et carte de la distribution des herbiers)

2. Concernant les contraintes de

sécurité à l'égard de la navigation de petite et moyenne plaisance -Sécurité selon les conditions météo Nous rappelons que les décisions concernant la sécurité à bord sont de la seule responsabilité du chef de bord. Les ZMEL peuvent être un outil efficace pour offrir un abri plus sûr aux plaisanciers lorsqu'elles sont implantées dans les herbiers. En effet, un navigateur averti ne pratique pas de mouillage forain dans les posidonies puisque nous savons que les ancres dérapent dès que le vent se lève ; les imprudents qui y passent la nuit peuvent voir leur navire dériver et parfois entrer en collision avec ceux qui ont pris la peine de mouiller dans le sable. En revanche, il est essentiel selon nous de conserver en toute saison la possibilité de se mettre à l'abri en cas de mauvais temps (Bulletin Météo Spécial) dans les poches de sables aussi petites soient elles entre les mattes de posidonies. Or : « Le mouillage sur ancre est proscrit dans le périmètre de la ZMEL sauf dans la zone de mouillage libre et en cas de force majeure. » (projet de convention, article 4.1) « Le mouillage à l'ancre est interdit en permanence dans le périmètre de la ZMEL, sauf dans la zone de mouillage libre et en cas de nécessité absolue découlant d'un danger immédiat. » (projet de règlement de police, article 1) L'UPNCR demande que la convention et le règlement de police précisent explicitement que le mouillage forain est autorisé dans le périmètre de la ZMEL « notamment en cas de Bulletin Météo Spécial émis par Météofrance. » Nous constatons que seul le règlement d'exploitation indiquera la force de vent ou de houle au-delà de laquelle la responsabilité de l'exploitant de la ZMEL ne sera plus engagée en cas d'amarrage des bateaux. Or, ce document n'est pas exigible au stade de l'enquête publique. Par conséquent, l'UPNCR demande qu'un niveau minimum de garanties soit inscrit dans la convention, à savoir que les dispositifs d'ancrage des bouées puissent résister à des vents de Force 6, rafales 7 et à des creux jusqu'à 1,2 m, comme dans les ZMEL de Port Cros – Bagaud - Implantation des bouées COTE CAP NEGRE : Les bouées implantées au pied du Cap Nègre dans les posidonies fourniront un abri fiable par vent d'Est. Or, le Cap Nègre est le meilleur et le seul abri par vent d'Est entre Brégançon et la pointe du Brouis (Ouest Cap Lardier), soit dans un rayon de 20 milles nautiques, en dehors des ports du Lavandou, de Bormes les Mimosas et de Cavalaire. C'est un excellent abri de la houle d'Est, mais à condition de rester proche de la côte. La ZIM actuellement définie repousse d'au moins 50 mètres les mouillages. L'UPNCR demande que dans les secteurs Cap Nègre 1 et 2, l'implantation des bouées soit prévue au plus près de la côte : dans le projet, les bateaux amarrés à 100 ou 200 mètres de la côte ne seront pas protégés pas des forts vents d'est. Il faudrait rapprocher les bouées à 50 m maximum de la côte pour les rendre efficaces. De plus, nous constatons un déséquilibre dans la répartition des bouées : trop nombreuses pour les moins de 8 mètres (qui pratiquent le plus souvent des sorties à la journée), insuffisantes pour les 8 à 12 mètres (qui sont les plus pénalisés pour trouver des places en cas de mauvais temps par manque de places dans les ports pour cette catégorie la plus représentée dans la navigation côtière), inutiles et coûteuses pour les plus de 24 mètres qui ne fréquentent pas cette baie. Il serait utile pour les navigateurs que ces bouées restent en place en dehors de la période d'exploitation pour leur fonction d'abri par vents d'est, plus fréquents en période hivernale. COTE POINTE DU LAYET Cette zone de mouillage libre doit être accessible au mouillage sur sable toute l'année. Pour des raisons évidentes de sécurité du mouillage forain sur sable, les coffres des 16 AOT du Layet doivent être démantelés pour ne pas créer de danger d'accrochage des ancres dans le futur périmètre de mouillage forain sur sable. Or, le dossier actuel ne parle pas de la suppression des coffres des AOT individuelles existantes accordées par la DDTM.

- Période d'installation des bouées L'UPNCR demande un engagement d'un nombre de bouées minimum installées pendant la période d'exploitation. Il peut être réduit en mai et octobre, mais il faut la totalité de juin à septembre.

3. Sur la répartition des bouées selon la taille des bateaux Le projet prévoit 58% de bouées pour les moins de 8 mètres. L'UPNCR met en garde contre les effets

indirects d'un tel choix qui risque d'encourager la modification du profil des plaisanciers, en privilégiant les locataires saisonniers, notamment de semi-rigides surmotorisés, surchargés, bruyants et polluants au détriment d'une plaisance traditionnelle composée de navigateurs chevronnés, propriétaires de leurs bateaux et très généralement respectueux de l'environnement. Est-ce que cela aurait du sens sur le plan écologique ?

4. Concernant la lutte contre les éventuelles nuisances en période de pic de fréquentation des mouillages Aucune mesure n'est prévue pour respecter l'obligation réglementaire de collecter les déchets et les eaux noires à l'intérieur d'une ZMEL. En revanche, l'accès de la ZMEL est interdit aux navires non équipés de cuves à eaux noires, ce qui exclut de fait tous les bateaux pneumatiques qui fréquentent le site à la journée (!!!) ainsi que les embarcations inférieures à 8 mètres (soit 41 postes sur un total de 71), dont les dimensions et caractéristiques ne permettent pas aux constructeurs d'y installer de tels équipements. Est-ce réellement ce que souhaite le demandeur ? S'il est prévu une dérogation pour ce type d'embarcation, il faut à minima que cette dérogation soit également accordée à tous les navires qui n'ont pas l'obligation réglementaire de posséder cet équipement, à savoir tous les bateaux dont la construction est antérieure à 2005 (principe d'égalité). D'autre part, nous avons relevé que la cartographie du GIS Posidonies doit servir d'état de référence en vue du suivi de l'évolution de l'herbier. Il est entendu qu'il s'agira de suivre les incidences de l'aménagement des bouées mais en aucun cas de l'incidence des ancrages des plaisanciers puisqu'il a déjà été constaté que l'herbier progresse en l'absence d'aménagement alors que le mouillage forain est actuellement autorisé dans l'anse de Cavalière.

5. Sur la compatibilité avec les documents d'aménagement opposables L'UPNCR considère que le projet n'est pas compatible avec les grands principes de la stratégie de l'Etat pour la gestion des mouillages des navires de plaisance. EN PARTICULIER : "Le mouillage n'a pas vocation à répondre à l'insuffisance structurelle des places de port". Or, comment considérer les 11 places résidents si ce n'est pour se substituer à l'utilisation d'une place de port durant les 6 mois d'exploitation de la ZMEL ? En outre, le projet annonce 11 bouées résidents mais le projet de convention énonce dans son article 4.1 « La proportion des postes réservés aux navires de passage, soit ceux souhaitant bénéficier du dispositif d'amarrage pour 1 jour ou pour une période inférieure à 8 jours (ou aux associations), est de 50 % minimum. ». Le gestionnaire pourrait donc affecter la moitié de la ZMEL aux résidents, ce qui est inacceptable et encore moins compatible avec la stratégie de l'Etat. En effet, le dossier de demande communale précise bien que ces bouées résidents sont occupées d'une manière plus ou moins continue actuellement. L'UPNCR demande que la convention prévoie 11 bouées maximum pour les résidents, soit un quota de 16% maximum, au titre de la compensation de la suppression des AOT gérées par la DDTM.

6. Politique tarifaire « :

Rapports avec les usagers • Admission des usagers : L'utilisation des mouillages est subordonnée au règlement par l'utilisateur au bénéficiaire, d'une redevance pour « services rendus » dont le montant est fixé selon les tarifs définis par le bénéficiaire de la zone de mouillage et d'équipements légers ».

(projet de convention, page 13) Ni le dossier communal ni la convention ne comportent d'information sur le tarif envisagé. La politique tarifaire doit être encadrée dans la convention car elle n'est justifiée par la loi que pour le service rendu. Or : - L'investissement est subventionné à 80% par des fonds publics. L'article L. 341-9 du code du tourisme permet au gestionnaire de la zone de mouillages de percevoir auprès des usagers une redevance pour service rendu ; il n'est pas prévu de participation au financement des travaux d'aménagement, lesquels de surcroît n'auraient pas un caractère portuaire puisque les zones de mouillages et d'équipements légers sont habituellement situées en dehors des limites administratives des ports. - Pas de collecte des déchets ni eaux noires - Seuls services proposés : l'entretien du matériel, un service d'info météo et la gestion d'une liste d'attente pour l'affectation des postes (qui ne concerne donc que les résidents) - Pourquoi ne pas

faire comme certaines Communes, comme Cannes à Ste Marguerite, qui ont implanté des bouées gratuites pendant quelques jours, afin de favoriser le renouvellement des bateaux ou Saint Martin (Antilles) avec un prix incitatif, de 10 €/nuit ? Article L2122-1 CGPPP : Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. Art R2124-45 CGPPP : La convention définit les conditions de son aménagement et de son fonctionnement en prenant en compte les impératifs et objectifs mentionnés à l'article R. 2124-41

Le projet de convention présenté à l'enquête publique doit permettre de vérifier si le montant de la redevance est en adéquation avec les services rendus. L'UPNCR demande que l'Etat encadre plus strictement les principes de tarification dans le texte de la convention.

7. Modalités de réservation

Le système envisagé va inévitablement provoquer des conflits d'usages entre plaisanciers. Ces multiples tensions ne sont pas en harmonie avec tout ce qu'un chacun vient chercher sur et au bord de la mer. On peut citer, pêle-mêle : devoir réserver une bouée bien identifiée, en la payant par avance, sans possibilité d'annulation et de récupération du prix, alors qu'une renverse ou un renforcement du vent peut contraindre à l'abandonner, sans pouvoir en retrouver une autre libre dans un lieu mieux abrité ; difficulté à récupérer à 18h précise « la » bouée réservée pour la nuit, alors qu'elle est occupée dans la journée par un autre plaisancier réticent à la céder ; difficulté de trouver une bouée libre en matinée puisque ceux qui auront payé pour la nuit y resteront sans doute au moins une partie de la journée suivante ; avantage pour les bateaux à moteur, beaucoup plus rapides que les voiliers, pour s'emparer d'une bouée en début de matinée (1er arrivé - 1er servi), etc. L'UPNCR demande qu'au moins 50% des bouées réservées au passage puissent être réservées :

- par VHF (ou téléphone) qui est le mode de communication traditionnel et prioritaire dédié dans le monde maritime, alors que la connexion par internet est souvent défectueuse en mer.
- dans la journée, car il faut compter avec la grande variabilité des conditions météo en Méditerranée qui peuvent contraindre à choisir dans l'après-midi un abri adapté pour le soir même.

8. Rapport coût / bénéfice du projet. De toute évidence, les bouées situées dans des zones non protégées du vent et des vagues, comme dans cette grande baie ouverte de Cavalières, seront régulièrement inutilisées par les plaisanciers, d'où des dépenses d'équipement et de maintenance engagées en pure perte. D'ailleurs, de nombreuses ZMEL existantes sont déficitaires (Villefranche sur Mer, Agay ...). Il y aurait bien d'autres moyens de protéger les posidonies que de dépenser 556.000 € HT pour l'implantation de 71 bouées (dont 80% de subventions publiques) et 152 000 € TTC de frais annuels de maintenance et de gestion), ce qui nous semble indécent puisque la posidonie n'est en aucun cas menacée à cet endroit et que ce projet sert uniquement l'objectif de renforcer la sécurité de la navigation et le confort des plaisanciers.

9. Concertation avec les navigateurs locaux

L'UPNCR est solidaire de l'Association des Plaisanciers du Port du Lavandou (APPL) et approuve totalement les commentaires et propositions formulés par cette association qui, grâce à sa pratique des lieux, bénéficie d'une excellente connaissance des besoins des navigateurs dans ce secteur. Il est essentiel que les projets de ZMEL, qui concernent les plaisanciers navigateurs en premier lieu, soient élaborés en étroite concertation avec les associations les représentant. Bien que l'APPL ait été consultée par la Commune du Lavandou pour préparer ce projet, tous les aspects n'ont pas été suffisamment étudiés à ce jour. L'UPNCR demande que des échanges techniques se poursuivent entre la Commune, maître d'ouvrage et l'APPL pour approfondir la mise au point de ce projet puis les phases d'exécution des travaux. L'UPNCR demande également la création d'un comité de suivi de la ZMEL où l'APPL et l'UPNCR seraient présents car, à l'usage, il est fort probable que des adaptations s'avèrent nécessaires et il serait constructif que des représentants des navigateurs en fasse partie.

PROPOSITIONS - Prévoir une politique d'accompagnement du projet : diffuser

largement une information plus pertinente en direction des navigateurs Un navigateur averti et responsable ne mouille pas dans les posidonies. Nous demandons : -d'insister sur la très mauvaise tenue des ancres dans la posidonie susceptible de mettre en danger le navire dès 10 nœuds de vent et de pratiquer un avertissement sévère et argumenté des navires constatés dans cette situation. - de faire cesser toute publication accusant la petite et moyenne plaisance de détruire la posidonie. Si ce constat a pu faire l'objet d'un film qui révèle les effets néfastes de labours de l'herbier lorsqu'un navire de plus de 24 mètres de long (grande plaisance) recule pour « faire crocher » son ancre, aucune étude scientifique in situ n'a révélé d'incidence néfaste de la part de la petite et moyenne plaisance. D'ailleurs, aucune étude sur ce sujet n'a été communiquée à l'UPNCR à ce jour malgré nos demandes répétées - Prévoir des bouées équipées d'un dispositif facilitant l'amarrage : anneaux de préhension manœuvrables et extensibles, cordage d'au moins 2 mètres de long à leur extrémité pour les attraper plus aisément ...à évaluer en concertation avec les représentants locaux des navigateurs (APPL) En effet, il faut noter que se saisir d'une bouée en solitaire ou en équipage réduit ou âgé ou peu expérimenté est plus difficile que de mouiller sur ancre en choisissant bien « son coin », surtout dès que le vent se lève. ANNEXE : Rapport 2021 du Réseau de surveillance surfacique des habitats marins et des pressions anthropiques (extraits) - ce document est transmis par courrier car il n'est malheureusement pas possible de déposer des fichiers PDF par voie électronique

Observation n°19

Sujet : [INTERNET] zmel anse de cavalière

Date : Thu, 04 Apr 2024 14:12:37 +0200

L'information suivante a été collectée le 04/04/2024 14:12:

Vous êtes: Un particulier

Nom: montgobert

Prénom: denis

Code postal: 83320

Ville: carqueiranne

Sujet: zmel anse de cavalière

Destinataire: Enquêtes publiques environnementales

Message: J'approuve l'avis formulé par l'UPNCR sur le projet de ZMEL de l'anse de Cavalière

Observation n°20

Sujet : [INTERNET] Enquête Publique projet ZMEL Cavalières - Commune du Lavandou

Date : Thu, 04 Apr 2024 16:17:35 +0200

L'information suivante a été collectée le 04/04/2024 16:17:

Vous êtes: Un particulier

Nom: ARDISSON

Prénom: Jean-Pierre

Code postal: 83400

Ville: HYERES

Sujet: Enquête Publique projet ZMEL Cavalières - Commune du Lavandou

Destinataire: Enquêtes publiques environnementales

Message: Monsieur le Commissaire Enquêteur, je vous prie de trouver ci-joint mes observations. LES FONDAMENTAUX Pourquoi une ZMEL à Cavalières ? Qu'est ce qui motive l'administration communale du Lavandou pour l'inciter à porter une atteinte aussi disproportionnée au principe de la liberté d'utilisation du domaine public maritime, ce en contradiction avec le principe de limitation des exceptions à une règle de Droit bien établie, à savoir la tolérance en faveur du mouillage diurne et nocturne en tous lieux d'embarcations occupées, d'une taille sans réel impact sur les posidonies ? N'oublions jamais que l'anse de Cavalières est couverte à 80 % d'herbiers de posidonies ; interdire le mouillage forain sur 80 % d'un site constitue une atteinte totalement disproportionnée au droit d'utilisation du DPM. a) L'objectif affiché du projet est de lutter contre l'érosion des plages en maintenant bien vivace l'herbier de posidonies, sensé atténuer la houle du large. En réalité cette houle entre allègrement dans cette anse très ouverte. Or ledit herbier, de l'aveu même du maire est en bonne santé malgré les multiples ancrages qu'il supporte depuis des dizaines et des dizaines d'années . Nous ne voyons donc pas en quoi des bouées sur vis hélicoïdales enfoncées profondément dans le substrat de l'herbier améliorerait son état actuel. Ce serait même plutôt le contraire. D'autant qu'aucune étude scientifique (que nous souhaitons vivement et réclamons depuis longtemps), n'a jusqu'ici démontré que l'ancrage des unités de moins de 20 m a un impact significatif sur lesdits herbiers. Le Préfet Maritime de Méditerranée l'a d'ailleurs implicitement reconnu dans de nombreux interviews (Var Matin, Figaro). La page 43 du Document 2 « Demande Communale » indique que « l'inventaire patrimonial et l'évaluation écosystémique des écosystèmes marins de la baie de Cavalière », réalisé par le GIS Posidonie en juin 2022, servira d'état zéro au suivi écologique." Eh bien, partons de cet « état de référence », de ce « point zéro » et observons, un, deux et trois après, s'il y a dégradation ou pas de l'herbier EN MAINTENANT LA SITUATION ACTUELLE DE MOUILLAGE. En effet, à quoi servirait d'étudier l'évolution de la biodiversité et notamment des herbiers en partant de ce point zéro, APRES AVOIR INTERDIT LE MOUILLAGE ? Ce serait contraire à toute démarche scientifique. b) La sur-fréquentation ? Dans le pire des cas, elle dure 5 semaines avec un pic de 12 jours en plein été. LA ZMEL DE CAVALIERES : UN REMÈDE PIRE QUE LE MAL 1. En tout premier lieu, cette ZMEL porterait atteinte à la sécurité des navigateurs en les privant hors saison (une fois enlevées la quasi-totalité des bouées, pour mise à l'abri et entretien), de toute protection efficace contre le vent d'Est (et de Nord). Le cahier des charges devrait imposer, comme à Port Cros, que les équipements puissent résister à des vents de force 6 établie soit 22 à 27 nœuds (7 en rafale) et à une houle de 1,25 mètres. Or, selon l'échelle Beaufort, un vent moyen de force 4 (11 à 16 nœuds) génère déjà des creux de 1 à 2 mètres. Ainsi, les bouées qui ne seraient pas protégées du vent et des vagues du moment, ce qui sera très souvent le cas dans une telle baie, grande ouverte vers le large, ne seront plus « sûres » dès Force 4, d'autant que les renverses brutales de vent sont de plus en plus fréquentes, même en plein été, du fait du dérèglement climatique. Les reports de mouillage contre ce type de vents se feraient vers l'Est, à Gigaro – Le Brouis, vers l'Ouest, à Brégançon, abris distants d'une dizaine de miles dans les 2 sens, c.à.d. trop loin pour avoir le temps de se mettre en sécurité, notamment pour les voiliers (1h30 au portant pour aller à Brégançon, 2h30 au près pour aller à Gigaro – Le Brouis). Ajoutons que la période de mise en service, du 1er Mai au 30 Septembre, limite drastiquement l'utilisation du DPM aux 5 mois de la « belle saison », alors que ce site constitue le seul abri convenable par vent d'Est entre Brégançon et Lardier ! Elle devrait s'étaler, de manière progressive puis régressive, d'avril à octobre, et non de juin à septembre, afin de ne pas restreindre

à la portion congrue les possibilités d'amarrage dans cette baie, ce qui caractériserait encore plus l'atteinte disproportionnée au droit d'utilisation du DPM. Enfin, il faut noter que se saisir d'une bouée en solitaire ou en équipage réduit ou âgé ou peu expérimenté, est plus difficile que de mouiller en choisissant bien « son coin », surtout dès le vent se lève. Les risques de collision entre bateaux sont fréquents dans une marina en pleine eau, une extension portuaire qui ne dit pas son nom, suite à prises de bouées par vent moyen à soutenu, parmi des dizaines de bateaux serrés comme des sardines, « évitant » sur leurs bouées respectives (« éviter » = terme marin signifiant tourner autour de).

2. Le système envisagé va inévitablement provoquer des conflits d'usages quasiment insolubles entre plaisanciers. Ces multiples tensions ne sont pas en harmonie avec tout ce qu'un chacun vient chercher sur et au bord de la mer. On peut citer, pelle-mêle : devoir réserver une bouée bien identifiée, en la payant par avance, sans possibilité d'annulation et de récupération du prix, alors qu'une renverse ou un renforcement du vent peut contraindre à l'abandonner, sans pouvoir en retrouver une autre libre dans un lieu mieux abrité ; difficulté à récupérer à 18h précise « la » bouée réservée pour la nuit, alors qu'elle est occupée dans la journée par un autre plaisancier réticent à la céder ; difficulté de trouver une bouée libre en matinée puisque ceux qui auront payé pour la nuit, y resteront sans doute au moins une partie de la journée suivante ; avantage pour les bateaux à moteurs, beaucoup plus rapides que les voiliers, pour s'emparer d'une bouée en début de matinée (1er arrivé - 1er servi), etc.

3. Modification de la sociologie des plaisanciers. Que désirent réellement les promoteurs de cette ZMEL ? Modifier totalement le profil des plaisanciers, en privilégiant les locataires saisonniers, notamment de semi-rigides sur motorisés, surchargés, bruyants et polluants au détriment d'une plaisance traditionnelle composée de navigateurs chevronnés, propriétaires de leurs bateaux et très généralement respectueux de l'environnement ? Est-ce que cela aurait du sens sur le plan écologique ?

4. Incohérence des mesures anti-pollution. Peut-être faudrait-il que la Commune se préoccupe d'abord de régler le problème de l'émissaire, seul endroit de la baie autour duquel les posidonies sont en mauvaise santé, du fait de la pollution, des remous, de la turbidité qu'il engendre ! Quant à l'interdiction d'amarrage faite aux bateaux non équipés de cuve à eaux noires et à eaux grises, elle est tout simplement irréaliste en l'état actuel des choses pour des unités de moins de 8 - 10 mètres, car les constructeurs n'ont pas prévus jusqu'ici d'y installer de tels équipements qui exigent place et puissance électrique. A quoi servirait, dans ces conditions, de réserver 41 bouées, soit 58 % du parc, pour des bateaux de < 8 m ??? Par contre, il convient que le gestionnaire de la ZMEL se conforme strictement à l'article 2124-52 du C.G.P.P.P. (Code Général de la Propriété des Personnes Publiques) qui lui impose d'évacuer sur place les déchets et effluents (eaux noires), ce qui suppose qu'il se donne les moyens de contrôler l'existence et l'utilisation desdits équipements à bord des bateaux. Faute de quoi, la pollution de la baie et des plages engendrée par 70 bateaux stockés les uns près des autres serait aggravée. Il faut savoir en effet, qu'en dépit de toutes les promesses des loueurs (du genre « opération Bateaux Bleus »), les cuves à eaux noires / grises de ces bateaux sont très peu utilisées par leurs clients car il est plus commode de pratiquer le « tout à l'égout », c.à.d. le « tout à la mer », que de vidanger et bien rincer les cuves de retour au port et nettoyer les filtres et crépines entre deux locations se succédant souvent à quelques heures d'intervalle, ainsi que nous le confirment anonymement les collaborateurs des loueurs.

5. Rapport coût / bénéfice du projet. De toute évidence, les bouées situées dans des zones non protégées du vent et des vagues, comme dans cette grande baie ouverte de Cavalières, seraient inutilisées par les plaisanciers, d'où des dépenses d'équipement et de maintenance engagées en pure perte. D'ailleurs, de nombreuses ZMEL existantes sont déficitaires (Villefranche sur Mer, Agay ...). Il y aurait bien d'autres moyens de protéger les posidonies que de dépenser près d'un million d'euros (les 668.000 € TTC prévisionnels sont notoirement sous estimés

par rapport aux autres projets comparables) pour l'implantation de 70 bouées, hors frais annuels de maintenance et de gestion, au prix de lourdes subventions publiques et d'accroissement d'impôts et taxes en tous genres ? Question subsidiaire : le projet répond-il aux normes et à la procédure du Label Bas Carbone ? L'a-t-il demandé et obtenu, afin de bénéficier de ce financement complémentaire ?

6. Perspectives paysagères et « cônes de vue ». L'objectif général de la DREAL en instituant la notion de « cône de vue » était de protéger les perspectives paysagères, principalement vues depuis la plage. Cela semble peu pertinent car ces cônes sont déterminés à partir de points sur la côte dont les positions sont éminemment subjectives et discutables. Et puis, depuis quand des voiliers se balançant au mouillage dans une crique de rêve nuiraient-ils au paysage marin dont ils font naturellement partie (cf. les peintures « marines ») ? Par contre des « champs de mines », de bouées blanches, souvent inoccupées, portent, eux, indiscutablement atteinte à l'esthétique des sites. En outre, mouiller son bateau à l'abri des conditions de mer et de vent, constitue une utilisation des plus normales du domaine public maritime, qui n'est pas susceptible d'être remise en cause sur un fondement aussi incertain juridiquement et scientifiquement que « le principe du gradient de naturalité », du « zéro artificialisation ».

Maintenant, en ce qui concerne plus spécifiquement le projet de ZMEL à Cavalières, la dénomination « cônes de vue » semble inappropriée ; il n'existe pas de perspectives remarquables en partant de la plage, hormis vers le cap Nègre et la pointe du Layet, ; mais les couloirs d'accès vers le large ne sont pas orientés vers ces caps. Ce sont des chenaux et non des « cônes de vue », chenaux dont il serait judicieux de réduire le nombre afin de ménager une seconde aire de mouillage libre sur sable dans le prolongement ou à proximité de celle du Layet.

7. Pêche professionnelle pénalisée. Les pêcheurs qui calent leur filets sur la côte nord en dehors de la saison touristique risquent de voir leurs filets déchirés par les fixations des bouées dans le substrat, après qu'elles aient été démontées hors saison. Non seulement l'encapuchonnage des dites fixations dans le substrat n'est pas prévu (le PNPC ne l'a d'ailleurs pas installé dans la ZMEL de Bagaud bien que l'arrêté préfectoral l'avait prévu !) mais, en plus, elles seront repérées par un bout flottant à un mètre au-dessus du fond, pour faciliter la réinstallation des dispositifs au printemps suivant !

8. Redevance d'amarrage : quelle est la grille tarifaire ? fixe ou selon la saison ? sur quelles bases ? (longueur ou surface) ; est-il prévu un tarif spécial pour les bateaux des ports locaux, plus pénalisés que les bateaux de passage ? Le tarif des bouées devrait tenir compte de l'absence de tout service, autre que l'amarrage et donc être au maximum d'1/4 du prix d'un véritable port protégé, avec eau, électricité, Wifi, sanitaires, ramassage des déchets, surveillance, commerces, restaurants, attractions. Un tarif exorbitant des bouées n'est supportable que par ceux qui n'y font qu'un passage occasionnel ou qui font partie des « privilégiés » pouvant s'offrir ce nouveau luxe. Cela instaurerait une discrimination inacceptable à l'égard des « petits plaisanciers », notamment des « locaux », qui viennent dans ces baies depuis des lustres, tout au long de l'année, y compris en été car les caractéristiques de leurs bateaux n'autorisent pas les croisières hauturières ; ainsi il devraient renoncer à passer des nuits au mouillage à Cavalières, faute d'être possesseurs de grosses unités et d'en avoir les moyens financiers ? Pourquoi ne pas faire comme certaines Communes, comme Cannes à Ste Marguerite, qui ont implanté des bouées gratuites pendant quelques jours, afin de favoriser le renouvellement des bateaux ou Saint Martin (Antilles) avec un prix incitatif, de 10 €/nuits ?

9. Mode de réservation des bouées. Si c'est uniquement par internet, QR Code, c'est incompatible avec les us et coutumes en vigueur dans la Marine, où l'on procède par VHF, d'autant que nul ne peut être obligé de disposer d'un smartphone. Quand nous partons en mer, nous recherchons avant tout la déconnexion d'avec les problèmes terriens. Le système de réservation exclusivement par internet est antinomique avec cette recherche de déconnexion, avec la liberté, le

bonheur d'être en mer, au large. De plus il est inadapté à la navigation, à son agrément et à sa sécurité. On décide souvent en fin d'après midi où l'on va mouiller le soir ou si l'on préfère retenir une place au port, pour aller au restaurant, « faire les magasins », se mêler à la vie nocturne. Sans compter avec la variation des prévisions météo en Méditerranée. Ex : on réserve une bouée dans une crique abritée de l'Ouest annoncé, mais exposée à l'Est ... qui se lève inopinément en cours de nuit et on doit quitter précipitamment le mouillage qu'on a payé ! Par ailleurs, dans la mesure où la 4G arrive à passer en mer, ce système handicape ceux qui n'ont pas internet ou qui ont du mal à s'en servir, notamment, les « petits plaisanciers » locaux, âgés. Nous demandons donc qu'un quota minimum de 25 % de ces bouées soit réservable par VHF ou téléphone. 10. Légalité d'une zone de mouillage réservée aux résidents du Cap Nègre Le « Domaine du Cap Nègre » est une copropriété qui couvre une grande partie du cap éponyme, avec des villas luxueuses et des résidents à forte notoriété. Il est prévu de leur réserver 12 postes d'amarrage, situés qui plus est dans la partie (« Cap Nègre 1 ») la mieux protégée du Vent d'Est et à proximité de l'abri portuaire du Traouquet, qui lui est déjà dédié en pratique, de par sa situation en contrebas du Domaine. La question est : la ZMEL de Cavalières pourrait-elle être assimilée, au moins en partie, à une privatisation du DPM ? NB : on ne parle pas ici de l'AOT actuelle, qui devrait être logiquement incorporée dans la future ZMEL. L'article R2144-45 du CGPPP (Code Général de la Propriété des Personnes Publique) indique que la ZMEL fait l'objet d'une convention qui " fixe la proportion des postes de mouillage réservés aux associations et aux navires et bateaux de passage. La proportion des postes réservés, qui ne peut être nulle, est fixée par le Préfet, sur proposition du demandeur, en fonction du contexte et des caractéristiques de la navigation locale". Ce texte est ambigu. On peut comprendre que la part des postes de passage et/ou attribués aux associations ne peut être nulle mais rien ne dit qu'il est obligatoire d'en réserver aux locaux. Ça ressemble plutôt à une recommandation de prendre en compte les caractéristiques de la navigation locale. En l'espèce, Le Préfet pourrait bien prendre en compte des caractéristiques locales autres que celles de la navigation (...). Encore faudrait-il qu'il le justifie sérieusement car il existe une jurisprudence qui sanctionne la tentative d'appropriation du DPM <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/2014/07/03/pas-de-zone-de-mouillages-privées-devant-les-plages-de-porto-vecchio-510717.html>