

**ANNEXE 1**

**Département du Var**

**Commune du Lavandou**

**ENQUÊTE PUBLIQUE**

**Relative à**

la demande de création d'une zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) sur le domaine public maritime de l'anse de Cavalière, située sur la commune du Lavandou

Arrêté préfectoral/DDTM/SUAJ/2024/03 en date du 29 février 2024

**PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS**

**lundi 25 mars 2024 au jeudi 25 avril 2024**

**Commissaire enquêteur : B. NICOLAS**

Désignation de la Présidente du Tribunal Administratif de Toulon  
N° E24000006/83 en date du 9 février 2024

**Fait à La Garde le 02 mai 2024**

M. Bertrand NICOLAS  
Commissaire enquêteur

Signé



Le représentant  
de la Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer

Par délégation  
La cheffe du bureau littoral Ouest  
service mer et littoral.

Signé

Anaïs Jacquel Margo

## SOMMAIRE

<b>1) PREAMBULE.....</b>	<b>3</b>
<b>2) DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....</b>	<b>3</b>
<b>3) LES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....</b>	<b>3</b>
<b>31) Bilan comptable et climat de l'enquête.....</b>	<b>3</b>
<b>311) Bilan comptable.....</b>	<b>3</b>
<b>312) Climat de l'enquête publique.....</b>	<b>5</b>
<b>32) Observations, remarques, demandes.....</b>	<b>5</b>
<b>321) Du public.....</b>	<b>5</b>
<b>322) Du commissaire enquêteur.....</b>	<b>17</b>
<b>4) MEMOIRE EN REPONSE DE LA DDTM.....</b>	<b>17</b>
<b>5) ANNEXE.....</b>	<b>18</b>

## 1) PREAMBULE

En application de l'article R123-18 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur vous remet ce procès-verbal de synthèse des observations reçues pendant l'enquête publique prescrite par l'arrêté préfectoral DDTM/SUAJ/2024/03 en date du 29 février 2024 pour la demande de création d'une zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) sur le domaine public maritime de l'anse de Cavalaire, située sur la commune du Lavandou.

## 2) DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée du lundi 25 mars 2024 au jeudi 25 avril 2024 à 17h00 soit 32 jours consécutifs.

Les formalités de publicité ont été vérifiées conformes aux prescriptions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 29 février 2024 et à la réglementation (code de l'environnement).

Cette enquête n'a donné lieu à aucun incident.

- Le registre dématérialisé a été clos par les soins de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer le jeudi 25 avril 2024 à 17 heures.
- Le commissaire enquêteur a clos le registre des observations le jeudi 25 avril 2024 à 17h00.

## 3) LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

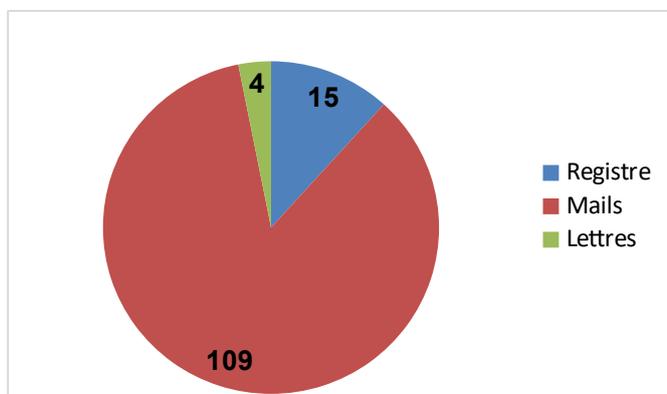
### 31) BILAN COMPTABLE ET CLIMAT DE L'ENQUÊTE

#### 311) Bilan comptable

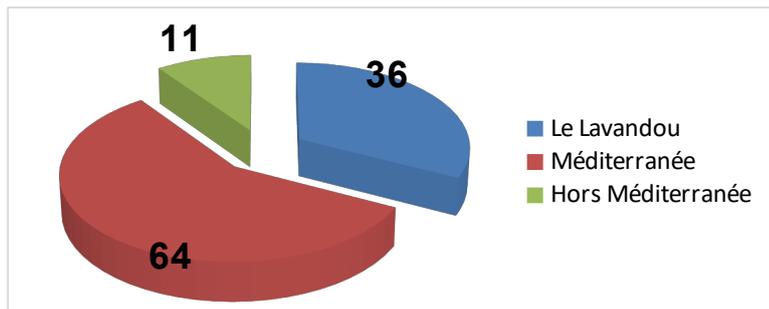
La participation du public a été très forte pour une enquête publique portant sur le domaine public maritime.

Ce sont 128 personnes qui se sont manifestées dont :

- 15 ont écrit une observation sur le registre de la mairie ;
- 109 ont adressé un mail sur l'adresse dédiée de la DDTM ;
- et 4 ont adressé un courrier à la mairie du Lavandou.



L'origine des observations est variée avec une très forte majorité de communes du pourtour de la Méditerranée.

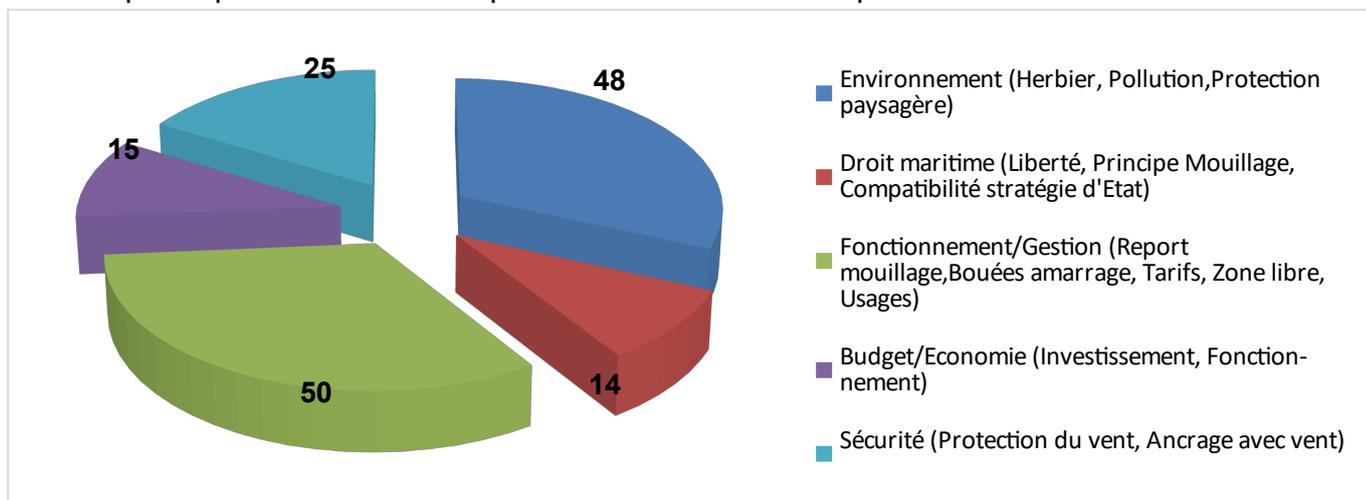


A quelques exceptions près, 11 avis favorables et 19 avis défavorables exprimés formellement, le public ne s'est pas positionné explicitement comme favorable ou défavorable au projet de la ZMEL mais a plutôt évoqué, avec de nombreux questionnements, des problèmes ciblés récurrents et quelques demandes de la sphère privée.

Toutefois, les courriers et les mails reçus évoquent de nombreuses affirmations et interrogations sur des sujets variés qui laissent penser que la personne n'est finalement pas favorable au projet, bien que tous se disent en faveur de la protection et de la conservation de l'herbier de posidonie.

Compte tenu des doublons d'un même auteur, il y a eu 116 observations d'origines propres, 48 concernant l'environnement (herbier, pollution, protection paysagère), 14 sur le droit maritime (liberté maritime, principe de la liberté de mouillage, compatibilité avec la stratégie d'Etat), 50 sur le fonctionnement (report de mouillage, bouées d'amarrage, tarifs, zone libre, fonctionnement et usages), 15 sur le budget (investissement, fonctionnement), 25 sur la sécurité (protection du vent, ancrage avec le vent).

Seules quatre personnes ont évoqué une demande d'ordre privé.



Il y eu 50 mails adressés par des personnes qui ont uniquement écrit pour indiquer leur accord avec les arguments développés par les associations de l'Union pour la Préservation d'une Navigation Côtière Responsable (UPNCR), de l'Association des Plaisanciers du Port du Lavandou (APPL) et de l'Union Nautique de Port-Miou et des Calanques (UMPMC).

Aucune observation, remarque ni demande n'est arrivé en dehors des créneaux de l'enquête publique.

### **312) Climat de l'enquête publique**

Certaines personnes ont évoqué le manque de concertation et d'information des plaisanciers sur le projet ayant appris son existence par l'annonce de l'enquête publique. L'utilité de l'enquête est mise en doute dans la mesure où une petite partie des plaisanciers concernés sera informée.

La majorité des personnes est constituée par des plaisanciers qui ont une pratique régulière de la plaisance, notamment dans la baie de Cavalière, certains depuis plusieurs dizaines d'années. Les associations représentent plusieurs centaines d'adhérents.

Il a été estimé que la composition du dossier n'était pas complète car celui-ci ne comportait ni étude scientifique sur l'état de l'herbier de posidonie, ni présentation de l'aspect économique et des tarifs de nuitée.

Les projets à venir de réalisation de Zones de Mouillages et d'Equipements Légers (ZMEL) provoquent une émulation médiatique que l'on retrouve dans des articles de journaux (Le Figaro du 5 février 2024 : « Les plaisanciers de Méditerranée vent debout contre les normes ») ou sur les sites des associations de l'APPL ou de l'UPNCR (qui propose à titre d'exemple l'argumentaire d'un plaisancier) qui sollicitent leurs adhérents à s'exprimer pendant l'enquête publique.

## **32) OBSERVATIONS, REMARQUES, DEMANDES**

### **321) Du public**

Les observations et interrogations émises par le public ont été regroupées par thèmes génériques en fonction du nombre d'items afin de mieux les appréhender et répondre à chaque sujet.

Les thèmes génériques pris en compte sont les suivants : l'environnement, le droit maritime, le fonctionnement et la gestion de la ZMEL, le budget et l'économie, la sécurité, enfin quelques observations personnelles sont évoquées.

Pour chaque thème, il est indiqué la référence de l'observation : R+Numéro d'ordre pour les remarques sur le registre, M+numéro d'ordre pour les mails reçus, L+numéro d'ordre pour les courriers reçus. La liste des observations avec la répartition est donnée en annexe du procès-verbal.

## **A) Grandes tendances génériques**

### **Environnement**

Les principales remarques sur l'environnement concernent l'herbier de posidonie, la pollution du site et la protection paysagère.

- 1) Herbier** (M2, 5, 6, 7, 9, 10, 14, 15, 17, 20, 29, 31, 33, 38, 39, 40, 42, 46, 52, 55, 61, 65, 68, 69, 95, 98, 99, 106, 107, 108, L3, L4)

Les remarques sur l'herbier de posidonie sont parmi les plus nombreuses au titre de l'environnement comme de l'ensemble des remarques.

La totalité des observations ci-dessus est unanime pour reconnaître que la protection des posidonies est un objectif commun à tous les utilisateurs de la mer.

Dans le mail M15, Mme Genevrièr rappelle, selon elle, les sources les plus probables de régression de l'herbier qui sont dans l'ordre des causes de dégâts :

- la pollution et les boues ;
- l'action mécanique des ancres des bateaux de plaisance, variable selon la taille du bateau ;
- les chaînes des corps morts mis en place pour les mouillages à la place des ancres ;

elle précise que seul le système de ressort hélicoïdal vissé dans la matre relié à une bouée qui garde la chaîne tendue, présenterait des caractéristiques permettant de préserver sérieusement l'herbier et d'accueillir un plus grand nombre de bateaux.

Cependant, la majorité des remarques met en doute la menace de dégradation, de régression ou de disparition de l'herbier de posidonie avec des arguments récurrents :

- Aucune étude écologique, scientifique, démontre que la posidonie est menacée, soit par la pollution, soit par les activités nautiques comme les mouillages forains ;
- Au contraire, la surface de l'herbier a tendance à augmenter avec un repeuplement constaté, notamment grâce à la qualité de l'eau, comme le confirme la carte de biocénoses présentée dans le dossier n°2 (figure 22), les photographies de 1965 du site officiel "géoportail" ou/et les photos aériennes anciennes et récentes de l'anse ;
- Qu'un arrêté préfectoral existe déjà interdisant le mouillage dans les herbiers de posidonie et qu'il serait judicieux de le faire respecter ;
- Considérer que les posidonies sont victimes des ancres et chaînes de mouillages est un mensonge ou une erreur de raisonnement puisqu'elles se développent de plus en plus dans l'anse de Cavalière, sauf à proximité des zones polluées autour de l'émissaire ;
- Il serait plus utile et moins coûteux d'observer dans le temps le suivi de l'impact de l'effet du maintien de l'ancrage libre dans cette anse en prenant comme référence l'état du GIS Posidonies de 2022, dit "état de référence".

Dans un courrier de 2 pages (L4), une personne qui pratique depuis longtemps la plaisance, donne des arguments en faveur de la ZMEL, elle estime ainsi que les plaisanciers sont responsables mais pas exemplaires car même en étant appliqué et précautionneux il est très difficile de ne pas ragner le fond avec la chaîne et de ne pas remonter de la posidonie sur l'ancre. Il l'a constaté lors de ses plongées. Maintenant que les causes de dégradation ont disparu (construction de port, de marinas, pêche à la traine...) l'augmentation de la plaisance devient l'une des principales menaces pour l'herbier.

## **2) Pollution** (R1, M1, 6, 11, 20, 29, 35 (Président société nautique de Porquerolles), 40, 52, 61, 106, 108 L1 (Président de l'APPL), L3)

Les remarques sur la problématique de la pollution concernent en majorité les rejets des eaux grises et noires des bateaux.

Il est évoqué de nombreuses questions et affirmations :

- Comment imposer de ne pas rejeter les excréments dans la mer ?
- Un dispositif de collecte des déchets et eaux usées sera-t-il mis en place, comme cela est indiqué dans le guide des ZMEL du ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie ?
- Le recul de la Posidonie a comme véritable cause la pollution provenant des centrales d'épuration côtières, le trafic maritime intense des paquebots et autres gros navires ;
- L'obligation d'avoir un réservoir à eaux noires démontre la méconnaissance de la pollution. En effet, les eaux grises (eaux de vaisselle et lavabos) sont nettement plus nocives avec les détergents et divers gels que les déchets naturels humains des eaux noires ;
- La mairie du Lavandou a-t-elle obtenu le Label Bas Carbone pour son projet de ZMEL de Cavalière ? Si ce n'est pas le cas, cela signifierait que le rapport coût / bénéfique du projet est sans réel intérêt en matière de neutralité carbone ou que la procédure, rigoureuse et complexe, qui accompagne un projet sollicitant le Label Bas Carbone n'a pas été scrupuleusement respectée ;

ainsi que l'incohérence des mesures anti-pollution proposées :

- La commune devrait se préoccuper 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 ;
- L'interdiction d'amarrage, faite aux bateaux non équipés de cuve à eaux noires et à eaux grises, est irréaliste pour des unités de moins de 8 à 10 mètres et exclut tous les bateaux pneumatiques ou construits avant 2005, car les constructeurs n'ont pas prévus d'y installer de tels équipements ;
- Il convient que le gestionnaire de la ZMEL se conforme strictement à l'article 2124-52 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) 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 de ces équipements à bord des bateaux ;
- Les cuves à eaux noires et grises des bateaux de location sont très peu utilisées par leurs clients car il est plus commode de pratiquer le « tout à l'égout », c'est à dire 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.

Une personne s'étonne de constater que dans l'arrêté préfectoral du 29 février 2024, le projet ne nécessite pas d'étude d'impact.

Le courrier de 7 pages de l'Association des Plaisanciers du Port du Lavandou (APPL) qui regroupe 250 adhérents, propose :

Proposition n°8, dans le règlement de police, de « remplacer l'obligation de cuve noire par une interdiction de rejet de tout déchet à la mer et l'organisation d'un service de collecte par les gestionnaire de la ZMEL », afin de supprimer l'interdiction d'accès aux bateaux non équipés de toilettes.

Dans une lettre de 19 pages en date du 8 avril 2024 (L2), l'association « Union pour la Préservation d'une Navigation Côtière Responsable » (UNPCR) qui rassemble 23 associations nautiques de Marseille à Cavalière avec plus de 3 000 adhérents met en cause le projet et ses 4 objectifs en argumentant :

- sur le fondement du projet §1 ;
- sur les contraintes de sécurité à l'égard de la navigation §2 ;
- sur la répartition des bouées selon la taille des bateaux §3 ;
- sur la lutte contre les nuisances en période de pic de fréquentation §4 ;
- sur la compatibilité avec les documents d'aménagement opposables §5 ;
- sur la politique tarifaire et les modalités de réservation §6 ;
- sur les modalités de réservation §7 ;
- sur le rapport coût/bénéfice du projet §8.

Dans le paragraphe 4 page 5, il est repris l'argument de l'équipement des bateaux et de l'absence de mesure pour respecter l'obligation réglementaire de collecter les déchets et les eaux noires à l'intérieur de la ZMEL.

### **3) Protection paysagère (M20, 29, 31, 69, L3)**

La protection paysagère avec la notion de « cônes de vue » semble incomprise par de nombreuses personnes même si seulement cinq remarques ont été émises.

Une personne rappelle que l'objectif général de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (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.

Il est estimé que des voiliers au mouillage dans une crique de « rêve » ne nuisent pas au paysage marin dont ils font naturellement partie mais en revanche des « champs de mines », de bouées blanches, souvent inoccupées, portent, eux, indiscutablement atteinte à l'esthétique des sites.

Les bateaux et les mouillages ont toujours existé et font partie du paysage de la vie maritime, comment dire qu'ils gâchent la vue des habitations.

Pour le projet de ZMEL à Cavalière, la dénomination « cônes de vue » semble inappropriée car il n'existe pas de perspectives remarquables vues 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.

Les espaces entre les groupes de bouées qu'intègrent des cônes de vue (supprimés à Porquerolles) doivent être réduits afin de laisser la place à des bouées supplémentaires.

Au vue de l'expérience de certains, ce sujet a disparu dans les ZMEL actives et cela dès le fonctionnement effectif.

## **Droit maritime**

De nombreuses remarques défavorables s'appuient sur le droit maritime et les principes de navigation et de liberté d'occupation du domaine public maritime qui, selon les auteurs, ne sont pas respectés. Il est souvent mis en avant que « la mer est un bien commun et le domaine public maritime (DPM) est inaliénable ».

### **4) Liberté maritime et de mouillage (M2, 6, 20, 31, 35, 39, 59, 68, 89, 95, L2 (Association UPNCR), L3, L4)**

Le projet est considéré inacceptable 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.

Il est rappelé que la mer est un espace de droit commun et qu'elle doit le rester. Pour beaucoup la navigation reste encore un des seuls espaces de liberté qu'il est possible de pouvoir pratiquer, cette ZMEL va en limiter les activités.

L'association UNPCR s'interroge sur 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 qui est 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.

Elle pose la question de l'égalité en évoquant 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.

D'autres estiment que la mise en place de cette ZMEL entraîne un recul des libertés maritimes. Un arrêté existe déjà interdisant le mouillage dans les herbiers de posidonie. Il serait plus simple de faire respecter cet arrêté plutôt que de mettre en place des bouées de mouillage. Tous favorables à la préservation de l'environnement, il est regrettable de constater que ce projet semble prioriser des intérêts économiques au détriment des libertés fondamentales.

Une personne estime qu'il faut interdire tous les ancrages de part et d'autre de l'émissaire en mer (rejet des eaux usées traitées) car tous les ans, des bateaux s'ancrent trop près de cet émissaire avec le risque de le casser et de créer une pollution proche de la plage.

Dans le respect des règles habituelles (respect des bouées à 50 m), il est suggéré de laisser libre le mouillage des petits bateaux (maximum 8 m ou 7,5 m) dont les ancres et chaînes sont légères, nécessitant un faible rayon de sécurité et donc sans dommage pour les fonds, ce qui permettrait aux plus gros bateaux d'utiliser les bouées.

Dans un courrier de 2 pages (L4), une personne, qui pratique depuis longtemps la plaisance, donne des arguments en faveur de la ZMEL, estime que si la mer doit rester un espace de liberté, il est déplorable de constater que pendant les périodes d'affluence il est parfois impossible de s'installer en sécurité au milieu des autres navires. La ZMEL n'est pas la solution idéale mais face à la sur-plaisance elle semble le seul moyen de pratiquer les sites dans des conditions supportable d'ambiance et de sécurité.

#### **5) Non compatibilité avec la stratégie d'Etat (L2 (UNPCR p5))**

L'UNPCR 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 (p5). Elle considère que les 11 places de résidents répondent à l'insuffisance structurelle des places de port durant les 6 mois d'exploitation. En fonction de l'article 4.1 de la convention, le gestionnaire pourrait affecter 50 % de la ZMEL aux résidents.

Aussi, l'UNPCR demande que la convention prévoie 11 bouées maximum pour les résidents, soit un quota de 16% maximum au titre de la suppression des Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT) gérées par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

#### **Fonctionnement/Gestion**

Les sujets d'interrogation sont nombreux sur le fonctionnement et la gestion de la ZMEL dont les modalités pratiques préoccupent fortement les plaisanciers.

#### **6) Report mouillage (M17, 52, 95)**

Il est demandé comment les reports de mouillages seront gérés lorsque toutes les bouées seront occupées, notamment pour les bateaux de 10 à 12 mètres qui sont en général les plus nombreux et dont le nombre de bouées paraît insuffisant.

#### **7) Bouées amarrage (R1, 2, 3, 4, M1, 3, 4, 7, 9, 10, 25, 29, 33, 34 (Société de location de voiliers), 37, 38, 39, 47, 50, 59, 65, 105, 107, 108, L1 (APPL))**

Les observations et remarques sont très nombreuses sur les bouées d'amarrage, avec des avis pouvant être contraires sur le besoin, le nombre, le positionnement...

Suivant la personne, il est ainsi estimé que :

- Le nombre d'emplacement de bouées est supérieur au nombre de bateaux habituellement observés dans la baie ;
- Le nombre de mouillage est insuffisant dans la zone du Cap Nègre, 26 places, car le besoin serait plutôt de 50 places dans la journée (en plus des résidents) ;
- Le nombre de bouées soit limité à une cinquantaine puisque la zone libre du Layet peut absorber les autres mouillages ;
- Le fait de réserver 11 bouées pour les résidents du Cap Nègre semble contourner le principe d'égalité des citoyens ;
- Il est dommage de ne pas connaître les critères permettant l'affectation des bouées aux résidents, notamment du Cap Nègre ;

- La zone de mouillage libre du Layet va favoriser la concentration de bateaux dégradant l'environnement et gênant les plagistes, cette zone libre devrait être au milieu de la baie ;
- Les 6 bouées affectées aux bateaux de 12 (voire 10 m) à 16 m sont insuffisantes ;
- Le nombre de bouées est insuffisant, il faudrait favoriser le nombre de bouées pour les bateaux de 8 à 12 m ;
- Le positionnement des bouées devrait être repris pour mieux répondre aux besoins des plaisanciers : bouées du Cap Nègre trop loin de la côte, les espaces entre les groupes de bouées inutiles, répartir les bouées des résidents dans les autres secteurs pour avoir plus d'emplacements abrités du vent au Cap Nègre ;
- Le nombre de bouées ne correspond pas au besoin qui peut atteindre 140 bateaux en période estivale (essentiellement de moins de 10 m), pour éviter les reports d'ancrage sur d'autres sites une centaine de bouées serait utile situées entre 30 et 50 m de la plage ;
- La société de location de voiliers estime que la pose de 39 bouées ne répondra pas au besoin de la soixantaine de bateaux imposant de nombreux reports. De plus pour les plaisanciers les bouées sont trop loin de la côte, notamment pour la baignade de loisir ;
- Il serait judicieux de créer les catégories de bateaux de 8 à 10 m et de 10 à 12 m ;
- Il est affirmé que les bateaux de moins de 8 m n'ont pas besoin de bouée, ils peuvent mouiller près de la côte dans le sable sans que leur ancre abime la posidonie. En revanche, il faut plus de bouées pour les bateaux de 8 à 18 m pour leur usage exclusif ;
- Les bouées pour les résidents en faible nombre feront l'objet d'une liste d'attente pour un stationnement de longue durée.

Dans son courrier, l'APPL propose :

Proposition 1 : la segmentation des types de bouées qui est basée sur la taille de 8 m et moins réduit drastiquement l'accès de la partie est de l'anse aux bateaux de 8 à 12 m.

Pour corriger cette disproportion, soit la limite à 8 m devrait être augmentée à 10 m, soit le nombre de bouées pour bateaux de 8 à 10 m devrait être augmenté.

Proposition 2 : relocaliser les 11 bouées réservées aux résidents dans la zone AOT actuelle, à l'est de la plage de Cavalière (zones « plages est 1 et 2 ») préciser les critères pour bénéficier d'une AOT individuelle.

Proposition 3 : le premier rang de bouées prévues le long du Cap Nègre doit être installé à la limite de la ZIM définie par l'arrêté PREMAR de juin 2022, soit environ 50 mètres de la côte.

Proposition 4 : réduire les zones de gel d'implantation de bouées aux seuls chenaux d'accès créés par l'arrêté PREMAR de 2 juin 2022.

## **8) Tarifs (M3, 20, 33, 47, 105)**

Les personnes ont bien vu que l'amarrage de nuit sera payant pour les plaisanciers de passage mais elles s'étonnent de ne pas avoir d'indication sur les tarifs prévus.

Il n'est pas précisé si le mouillage de nuit sur les bouées réservées aux résidents sera payant. Dans la négative, il y a un risque que cette mesure discriminatoire soit illégale la

ZMEL s'étendant sur le domaine public maritime qui doit rester accessible à tout citoyen dans les mêmes conditions (voire à tout plaisancier battant pavillon reconnu par l'OMI) et dont la réglementation concernant des navires venant du large incombe exclusivement à la préfecture maritime.

Le tarif des bouées devrait tenir compte de l'absence de tout service, autre que l'amarrage et donc être au maximum d'un quart 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 cette baie tout au long de l'année, y compris en été car les caractéristiques de leurs bateaux n'autorisent pas les croisières hauturières.

Il est proposé d'implanter des bouées gratuites pendant quelques jours, afin de favoriser le renouvellement des bateaux ou avec un prix incitatif, de 10 €/nuit.

Une personne propose que le stationnement en journée comme la nuit soit payant avec un tarif attractif néanmoins sur la journée de l'ordre d'une dizaine d'euros pour les bateaux en dessous de 12 m.

Il est proposé qu'une réservation de bouée payante soit valable pour 24 h. Et le tarif doit être régulé et rester bien inférieur à celui d'un port. 24 h de gratuité, puis 10 à 15 € par journée par exemple.

### **9) Zone libre (M4)**

La concentration des gros bateaux (bouées 68 à 70) à proximité de la plage du Layet paraît peu favorable à l'environnement et pour les personnes venant à la plage. Ces mouillages devraient être au milieu de la baie, le plus loin possible des côtes.

Le fait de laisser une seule zone de mouillage libre près de la plage du Layet concentrera les bateaux, dénaturant encore plus ce site préservé.

### **10) Fonctionnement/usages (R6, M3, 9, 20, 31, 34 (Société de location de voiliers), 57, 59, 61, 65, 69, 106, 107, L1 (APPL), L2 (UNPCR), L3)**

Le projet de règlement de police ne semble pas répondre suffisamment au besoin de connaître les modalités pratiques des personnes souhaitant utiliser les services de la ZMEL.

Les remarques sont les suivantes :

- Le mode de réservation ne favorise pas les plaisanciers pendant la forte affluence de la période estivale ce sera le « premier arrivé, premier servi » ;
- Le dispositif va générer de nombreux conflits d'usages entre plaisanciers : comment seront contrôlés les amarrages aux bouées selon les réservations, comment seront gérés les retards, les annulations, les bateaux en avance, les conflits entre deux prétendants à une bouée ?
- Les interrogations sont nombreuses : 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 ;
- La réservation par internet ou QR code est incompatible avec les us et coutumes en vigueur dans la plaisance, où l'on procède par VHF. Il est demandé qu'un quota minimum de 25 % de ces bouées soit réservable par VHF ou téléphone ;
  - Quels seront les moyens humains mis en place pour gérer la ZMEL ? Quelle autorité solliciter lorsque une bouée, réservée et payée via l'application sera occupée par un autre bateau ?
  - Il est proposé d'utiliser l'application Donia pour la gestion et l'information des plaisanciers ;
  - Il est estimé que les fixations qui resteront en place en dehors de la période d'ouverture seront préjudiciables pour la pêche professionnelle avec le risque de voir leurs filets déchirés.
  - Une personne (M106) considère que les conflits peuvent, suivant l'expérience vue dans d'autres ZMEL, être réglés par la mise en place d'un vrai service "extra-portuaire", payant 24/24. Il propose, au bateau annoncé par VHF, un service d'accompagnement et d'aide à l'amarrage vers la bouée réservée avec un paiement jusqu'au lendemain midi.

Dans son courrier, l'APPL propose :

Proposition 6.1 : d'étendre la période d'implantation des bouées de mai à octobre, avec un engagement d'équipement à 100% pendant la période de juin à septembre, et un nombre réduit à (50%) en mai et octobre.

Proposition 7 : la réservation par internet doit être complétée par la possibilité de réserver sur place ou par VHF, comme cela se pratique dans les autres ZMEL et ports.

Dans son courrier, 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 défaillante en mer ;
- Dans la journée, car il faut compter avec la grande variabilité des conditions météorologique en Méditerranée qui peuvent contraindre à choisir dans l'après-midi un abri adapté pour le soir même.

### **Budget/Economie**

Les éléments donnés concernant l'investissement et le fonctionnement sont incomplets pour avoir une réelle compréhension du financement.

## **11) Investissement (M1, 5, 9, 20, 35, 39, 42, 107, L2 (UNPCR), L3)**

Des personnes estiment que l'investissement de 668 000 € TTC est important, voire exorbitant, et s'interrogent sur le financement.

Il est demandé :

- Quelle est la répartition du financement entre les différents financeurs ?
- Qui finance les 20% qui restent à financer ?
- Le rapport coût/bénéfice du projet semble peu efficient, avec des bouées situées dans des zones non protégées du vent et des vagues, comme à l'ouest de la baie ouverte de Cavalière, qui seront inutilisées par les plaisanciers, d'où des dépenses d'équipement et de maintenance engagées en pure perte ;
- Si le projet répond aux normes et à la procédure du Label Bas Carbone. La commune l'a-t-elle demandé et obtenu, afin de bénéficier de ce financement complémentaire ?
- Il manque le tableau prévisionnel d'amortissement.

### **12) Fonctionnement (M9, 39, 61)**

Il est regretté l'absence d'un bilan d'exploitation de la ZMEL pour savoir si le coût d'exploitation est amorti avec les revenus des redevances des résidents et les réservations des nuitées.

### **13) Economie (R4, M9, 33)**

Il est estimé que les restrictions imposées ne sont pas cohérentes avec les enjeux et vont par leur excès atteindre toute une économie touristique sans avantage écologique.

Il est rappelé que les plaisanciers qui viennent pour s'amarrer sur les bouées sont aussi des consommateurs qui mettent leur annexe à l'eau pour passer du temps sur la plage.

La fréquentation de l'anse de Cavalière est importante en juillet et août s'agissant d'une zone touristique au cœur du département du Var fortement prisé par les touristes français et étrangers. Toute une économie dépend de cette fréquentation.

Aussi il est demandé que le coût de réservation d'une bouée soit raisonnable pour rester attractive.

### **Sécurité**

La sécurité est très souvent évoquée même par des personnes favorables au principe de la ZMEL.

#### **14) Protection du vent (M5, 8, 10, 20, 31, 33, 34, 39, 42, 52, 55, 59, 68, 69, 89, 95, 96, 99, 105, 106, L1 (APPL), L2 (UNPCR), L3, L4)**

L'aspect sécuritaire est évoqué dans de nombreuses remarques avec la crainte de ne plus pouvoir bénéficier de l'abri naturel que constitue le Cap Nègre par forts vents d'est ou la pointe du Layet par vents d'ouest.

Il est estimé que cette ZMEL porterait atteinte à la sécurité des navigateurs en les privant hors saison (une fois enlevées les bouées, pour mise à l'abri et entretien), de toute protection efficace contre le vent d'est et de nord.

Ainsi, les arguments suivants sont souvent exprimés :

- Quelle est l'utilité de créer une ZMEL si celle-ci empêche les plaisanciers de mouiller à l'abri du vent ?
- La création de la ZMEL et son exploitation supprime dans cette zone un l'abri aux vents d'est et par coup de vent sur une zone de plusieurs miles ;
- Le Cap Nègre constitue l'un des seuls mouillages abrités du vent d'est. Supprimer le nombre de bateaux autorisés à mouiller en zone abritée implique qu'ils déposeront leur ancre dans une zone plus exposée, avec toutes les conséquences négatives sur la préservation des fonds marins (dérapage des ancres, ragage des chaînes...) ;
- Les reports de mouillage en cas de forts vents se feraient à l'est, vers Gigaro et Le Brouis, à l'ouest, vers Brégançon, abris distants d'une dizaine de miles donc trop loin pour avoir le temps de se mettre en sécurité, notamment pour les voiliers ;
- Les reports de mouillage reporte le problème chez le voisin pour ceux qui ne pourront pas trouver une place sur une bouée ;
- La période de mise en service, du 1<sup>ier</sup> mai au 30 septembre limite l'utilisation de la ZMEL aux cinq mois de la « belle saison », alors que ce site constitue le seul abri convenable par vent d'est entre Brégançon et Lardier ;
- La fin d'activité de la ZMEL devrait être progressive d'avril à octobre afin de ne pas restreindre à la portion congrue les possibilités d'amarrage dans cette baie.

Dans un courrier de 2 pages (L4), une personne qui pratique depuis longtemps la plaisance, donne des arguments en faveur de la ZMEL, elle estime ainsi que le projet contribue à la sécurité des bateaux ayant dû s'abriter en urgence en hivers à Port-Cros en raison d'un BMS annonçant un grand frais, il a pu se mettre à l'abri malgré l'interdiction de mouiller l'ancre. Car ne pas le permettre est contraire aux règles internationales.

Dans son courrier, l'APPL propose :

Proposition 6.2 : hors saison, quelques bouées (une dizaine, catégories 8 à 16 m) devraient être maintenues le long du Cap Nègre pour permettre l'amarrage d'urgence de bateaux en cas de dégradation des conditions météorologiques (BMS).

Dans son courrier, l'UNPCR développe les contraintes de sécurité à l'égard de la navigation de petite et moyenne plaisance (§ 2) selon les conditions météorologiques :

- Pour conserver en toute saison la possibilité de se mettre à l'abri en cas de mauvais temps dans les poches de sables aussi petites soient-elle entre les mattes de posidonies ;
- Pour fournir un abri fiable de la houle d'est au pied du Cap Nègre, il est demandé que dans les secteurs Cap Nègre 1 et 2, l'implantation des bouées soit prévue au plus près de la côte au maximum à 50 m et que ces bouées restent en place en dehors de la période d'exploitation pour leur fonction d'abri par vents d'est ;
- Il est demandé que la zone libre sur sable du Layet reste accessible au mouillage toute l'année.

### **15) Ancrage avec vent (R4, L1, L3)**

L'amarrage sur une bouée présente plus de difficultés et de risques que de jeter une ancre.

Il est avancé que se saisir, notamment de nuit, d'une bouée en solitaire, en équipage réduit, 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 baie en pleine eau suite à prises de bouées par vent moyen à soutenu,

Dans son courrier, l'APPL propose :

Proposition 5 : les bouées doivent être dotées d'anneaux de préhension manœuvrables et extensibles par gaffe (anneau de taille suffisante saisissable avec une gaffe standard, avec un support coulissant permettant la réhausse de l'anneau lors de l'amarrage).

## 16) Demandes

Dans son courrier l'APPL demande que l'abri naturel, constitué dans sa partie est par le Cap Nègre et dans sa partie ouest devant le Layet, doit rester accessible tout au long de l'année.

Dans son courrier l'UPNCR demande

- La suppression dans la page 2 de la convention du texte : « *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 fréquence des navires de plaisance.* » ;
- Que la convention et le règlement de police précise explicitement que le mouillage forain est autorisé dans le périmètre de la ZMEL « *notamment en cas de bulletin Météo Spécial (BMS) émis par MétéoFrance* » ;
- Que des garanties soit inscrites 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 mètres ;
- Que dans les secteurs Cap Nègre 1 et 2 l'implantation des bouées soit prévue au plus près de la côte (à 50 m maximum) ;
- Que la convention prévoie 11 bouées maximum pour les résidents, soit un quota de 16% maximum (et non 50%), au titre de la compensation de la suppression des AOT gérées par la DDTM ;
- Que l'Etat encadre plus strictement les principes de tarification dans le texte de la convention ;
- 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.

## B) Spécifiques

Il n'y a eu que quatre demandes spécifiques de particuliers.

M. Deutsch (R9) bénéficie d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) depuis 1999 dont l'emplacement est dans le cône de vue situé entre le Cap Nègre et la plage est. Il demande le renouvellement de son AOT si possible à proximité de son emplacement actuel. En complément, il souhaite voir reculer la bouée 15 de la zone Cap Nègre 1 et la bouée 6 de la zone Cap Nègre 2.

M. de Fouchier (R13), propriétaire au Cap Nègre, détient une AOT pour un bateau. Sa famille souhaite pouvoir bénéficier d'un emplacement de résident. Afin d'accéder à la mer, il demande la possibilité de définir un chenal d'accès au niveau de la plage est.

M. Leclabart (M84) bénéficie d'une AOT pour laquelle il a dû, en 2022, implanter un ancrage à vis à ses frais. Il demande de ne rien changer pour les bénéficiaires payants.

M. Baum (R15) a sa résidence principale au Cap Nègre et détient une AOT. Bien qu'opposé au projet, il souhaite postuler pour une bouée de résident.

Cinquante mails ont été adressés en soutien aux associations (Association des Plaisanciers du Port du Lavandou (APPL), Union pour la Préservation d'une Navigation Côtière Responsable (UPNCR), Union Nautique de Port-Miou et des Calanques (UMPMC)) qui ont émis un avis soit par mail, soit par un courrier postal.

Ces mails sont très succincts et génériques et reprennent très souvent les arguments et/ou le texte des écrits des associations. Ils ont été comptabilisés comme défavorables au projet.

### **322) Du commissaire enquêteur**

Le dossier du projet de création d'une zone de mouillage et d'équipements légers a fait l'objet d'une déclaration « Loi sur l'eau » au titre de la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature de l'article R214-1 du code de l'Environnement.

Il est dommage que les documents réalisés pour cette demande (notamment les comptes rendus des reconnaissances marines mis en annexes du document phase 1 : diagnostic et l'étude économique du document phase 2 : dimensionnement du projet de ZMEL) n'aient pas été intégrés dans le dossier de l'enquête publique donnant une information plus large et détaillée que la demande communale.

Aucune observation, remarque ni demande n'est arrivé en dehors des créneaux de l'enquête publique.

## **4) MEMOIRE EN REPONSE DE LA DDTM**

Vous disposez d'un délai réglementaire de 15 jours, à compter du jeudi 2 mai 2024, pour produire un mémoire en réponse aux observations, remarques, questions et demandes de ce procès-verbal.





