



Parc national
de Port-Cros



Concertation relative à l'organisation du mouillage autour de l'île de Porquerolles Restitution du projet stabilisé

Le 14 novembre 2022 de 14H00 à 17:00
Salle Saint-Louis, L'Aygade, 83400 Hyères

Le projet d'organisation du mouillage

Contexte du projet d'organisation du mouillage autour de l'île de Porquerolles

L'attractivité touristique de la rade d'Hyères et en particulier de l'île de Porquerolles engendre une très forte pression des activités humaines sur un territoire écologiquement sensible.

Le territoire marin du parc national, et notamment les sites de mouillage qui bordent le littoral de Porquerolles, sont l'illustration de l'hyper-fréquentation et des conséquences de cette dernière sur les habitats naturels.

A ce titre la préservation des milieux, plus particulièrement des herbiers de Posidonie qui assurent une fonction de premier ordre au sein de l'écosystème marin (oxygénation, nurseries, protection de l'érosion des côtes, etc.), constitue un enjeu prioritaire, enjeu dont la prise en compte est reconnue par les politiques publiques de niveau européen, national et régional.

Principes fondamentaux guidant le projet

Afin de réduire la pression qui s'exerce sur ces milieux, le PNPC conduit un projet global de mise en place d'une nouvelle organisation du mouillage autour de l'île de Porquerolles.

La trajectoire menant au projet finalisé est guidée par les principes fondamentaux suivants :

- **La stricte préservation des habitats marins**, en particulier les herbiers de Posidonie, voire leur restauration. Ce principe constitue LA priorité du projet. Il conduit à faire cesser les pratiques actuelles qui constituent une agression pour les milieux marins. Une interdiction stricte du mouillage dans les herbiers de Posidonie et les autres habitats patrimoniaux, été comme hiver, constitue le levier principal pour assurer cette protection. A la période de forte fréquentation, les zones d'herbier pourront être aménagées avec des équipements éco-conçus de sorte à absorber une part des navires au mouillage ;
- **Libérer les perspectives paysagères** de sorte à préserver et **mettre en valeur le caractère naturel du site**. Ces exigences paysagères sont prises en compte tant depuis les points de vue maritimes que terrestres. Ce principe nécessite la recherche des points de vue à partir desquels l'observateur fait face à des vues paysagères de grande qualité. A ce titre, la préservation de cônes de vue, par la suppression ou la dédensification des navires au mouillage, sur les éléments naturels tels que les caps ou bien la prise en compte des covisibilités avec les forts militaires constituera un principe fort, incontournable pour ces espaces en site classé et dont une dizaine d'éléments du patrimoine bâti est classée ou inscrite aux monuments historiques ;
- **Améliorer la qualité d'accueil des usagers, visiteurs et résidents de l'île, en mer et à terre, et assurer leur sécurité**, de sorte à maintenir une ambiance apaisée quel que soit le niveau de fréquentation. Ce principe nécessite une organisation des espaces et l'établissement de règles sur les différentes pratiques. Le but recherché par le projet est de permettre une cohabitation harmonieuse entre les différents types d'usagers, de ceux qui fréquentent le bord de plage à ceux qui préfèrent l'aborder par bateau, en passant par les pratiquants des diverses activités aquatiques

(paddle, canoë...) et des usages à l'année des différents plans d'eau (pêche, plongée...). Cette cohabitation harmonieuse vise à permettre une découverte du site en toute sécurité et dans la quiétude ;

- **Développer le projet par phases successives** de sorte à accompagner l'évolution des pratiques avec la plus grande souplesse possible. A ce titre, le traitement des sites à la fois les plus remarquables et les plus vulnérables est priorisé. Les secteurs des plages Notre Dame et du Langoustier seront traités dans une première phase, tandis que les deux autres secteurs principaux de La Courtade et de la plage d'Argent seront traités dans des phases ultérieures. Le développement du projet tiendra compte également des contraintes liées au modèle économique du dispositif en dimensionnant les infrastructures de sorte que la viabilité économique du projet et son impact sur l'économie insulaire soient maîtrisés sur le moyen et long terme.

Déroulement de la réunion

Présentation par l'équipe du Parc national

L'équipe du Parc national rappelle en préambule le travail accompli au titre de ce projet, notamment les huit réunions de concertation conduites depuis juin 2021, du partage du diagnostic, de la présentation d'un projet initial amendé et amélioré à l'occasion de deux phases successives d'échanges, en avril et juillet 2022. Elle présente dans le cadre de cette réunion le projet qui parvient dans sa situation d'équilibre constituant le scénario de meilleur compromis..

L'ensemble de ces éléments figure dans le document présenté en séance et annexé au présent compte-rendu.

Echanges avec les participants

- *L'assistance fait remarquer que sur le site du Langoustier, la zone de mouillage laissée libre en basse saison n'est pas accessible aux voiliers qui ne disposeront pas d'assez de fond.*

Le Parc national précise que sur chacune des zones de mouillage, et donc également dans la baie du Langoustier, il pourra être maintenu quelques bouées en accès libre. Cela permettra notamment aux quillards de continuer à fréquenter le site sans crainte de causer des dégâts aux herbiers.

- *L'assistance s'interroge sur la tenue des équipements et de la garantie apportée aux plaisanciers.*

Le Parc national précise que le cahier des charges relatif à la conception des équipements imposera que les équipements résistent à des vents de force 6 établie (7 en rafale) et une houle de 1,25 mètres. Il est très peu probable que des navires demeurent à poste jusqu'à atteindre ces valeurs. En tout état de cause, la responsabilité des capitaines prévaut en tant que seul maître à bord pour garantir la sécurité des biens et des personnes. Il est rappelé également sur l'aspect sécurité que la mise en place des ZMEL ne fait pas obstacle à la possibilité pour un navire en difficulté de venir se mettre en sécurité dans ces zones.

- *Monsieur Infante fait remarquer que la taille des navires tend à augmenter. A son avis, la valeur de bascule entre « petites unités » et « grandes unités » doit davantage correspondre à 16 mètres (à comparer aux 15 mètres pris en compte dans le projet).*

Le Parc national a la possibilité d'établir une nouvelle distribution des classes de taille tenant compte de cette information. Elle sera réalisée et comparée avec les données présentées pour vérifier l'incidence potentielle sur le schéma proposé.

- *Des participants expriment leur doute quant à l'impact réel de l'activité de plaisance sur l'état de conservation des herbiers de Posidonie. Certains observent par comparaison avec des photographies aériennes anciennes d'il y a 50 ans que les herbiers n'ont pas évolué.*

Le directeur indique qu'il s'appuie sur les données scientifiques pour mener ce projet. Ces données font état au cours des 30 dernières années d'une réduction de l'ordre de 20 à 30 % des superficies d'herbiers. Cette réduction est multifactorielle. Si jusqu'à la fin des années 90 la qualité des eaux usées rejetées en mer était considérée comme la principale cause, c'est aujourd'hui l'activité de plaisance, qui connaît à la fois une forte progression mais également une augmentation de la taille moyenne des navires, qui constitue la principale menace. Les effets de l'activité de plaisance sont très largement documentés. Le Parc communiquera à nouveau aux participants des références de la bibliographie scientifique sur le sujet. Enfin, le Parc réaffirme que pour parvenir à un schéma d'organisation des mouillages selon un scénario de meilleur compromis il est indispensable en préalable de partager les données de l'état des lieux telles qu'elles ont été discutées au lancement de la phase de concertation au mois de juin 2021.

Monsieur Bernardi indique en complément que les observations des plongeurs peuvent être biaisées par le fait qu'ils ont l'habitude de fréquenter des spots préservés de l'action des ancres des navires. Les plongées sur les sites sous pression montrent une différence significative en termes de biomasse animale, de vitalité de l'herbier et même parfois de salubrité (déchets au fond de l'eau).

- *Dans le prolongement de la question précédente, un participant indique que bien que certaines zones ne sont pas fréquentées on n'observe pourtant pas d'extension de l'herbier sur les secteurs de sable.*

Le Parc national précise à nouveau que l'évolution des herbiers est multifactorielle, notamment les caractéristiques physiques du milieu telles que les courants marins et le déplacement des sédiments associé, le changement global... Sur certaines zones donc, l'herbier ne dispose certainement pas des conditions optimales à son développement. Par ailleurs, s'agissant des observations réalisées en comparaison des photos anciennes, il apparaît difficile de conclure sur l'absence d'évolution positive de la Posidonie, espèce avec une dynamique lente (croissance inférieure à 1cm par an) qui a mis des millions d'années pour atteindre son état actuel.

- *Un participant demande si « l'ancre virtuelle »(géopositionnement) pourrait constituer une solution ?*

Selon le Parc national, ce mode de stationnement des navires ne peut constituer une solution acceptable dans la mesure où d'une part elle nécessite une consommation d'énergie et génère d'autre part des nuisances sonores. Pour mémoire, l'arrêté 123/2019 qui régit le mouillage des navires considère le géopositionnement de la même manière qu'un mouillage classique à l'ancre.

- *Les participants souhaitent savoir s'il sera possible de pratiquer la mise à couple des navires installés sur une bouée ?*

Cette possibilité sera permise uniquement en journée et pour un couple de navires dont les caractéristiques dimensionnelles sont compatibles avec la tenue des équipements. Cette possibilité pourrait tenir compte également des conditions de mer. En revanche, la nuit, pour des raisons de sécurité, la mise à couple ne sera pas permise.

- *Il est demandé que les équipements, particulièrement le point d'amarrage soit étudié de manière à faciliter la prise de la bouée.*

C'est un point qui mérite en effet une attention particulière afin d'améliorer le confort et la sécurité des plaisanciers. Le PNPC sera vigilant lors de la phase de conception/travaux à ce que les équipements répondent favorablement à cette demande.

- *Il est demandé la possibilité que les « locaux » puissent bénéficier d'un tarif préférentiel. Ils souhaitent que le coût n'excède pas celui pratiqué par un port qui propose un niveau de service supérieur.*

Cette demande nécessite une analyse juridique visant à vérifier si la constitution d'un droit préférentiel ne serait pas de nature à créer une rupture d'égalité de traitement entre les citoyens. La question en appelle d'autres, notamment celle de la définition de « locaux ». Il est rappelé que les coûts d'investissements des équipements seront très fortement subventionnés et que leur amortissement sera à réaliser sur une part faible voire nulle. Les redevances versées par les usagers des bouées doivent donc en principal couvrir quasi-uniquement les frais d'exploitation (RH et fonctionnement courant) de sorte que le montant de la redevance sera faible. Par ailleurs, il n'est pas prévu à ce stade la création de services qui seraient de nature à faire augmenter le montant de la redevance. Il est rappelé que les zones de mouillage ne doivent pas être considérées comme des installations portuaires qui répondent à une réglementation spécifique. Les ZMEL, selon le PNPC, sont bien des outils permettant d'assurer la protection des milieux marins, de préserver le caractère naturel du site et sécuriser les différents usagers du milieu marin.

- *Quid des zones de mouillage pour les bateaux propres et du respect de la réglementation.*

Des zones, notamment sur les anses de La Courtade et de La Plage d'argent sont réservées au mouillage des bateaux propres (i.e. bateaux équipées de cuves à noires et grises). Les dispositions réglementaires interdisent à l'autorité de contrôle d'investir le navire en absence d'une commission rogatoire. Le contrôle de ces navires est donc très compliqué. Par ailleurs, le simple fait que le navire soit équipé, rien n'indique par ailleurs que ces équipements sont fonctionnels. L'une des vertus du projet présenté est d'inciter les navires à quitter la zone au bout de 2 à 3 nuits maximum, réduisant ainsi les risques de déversement.

Pour faire le lien avec le point précédent, afin d'inciter le plaisancier à utiliser les équipements de collecte dans les ports, il pourrait être étudié un système de « ristourne » permettant au plaisancier de bénéficier d'un tarif préférentiel sur justification de la vidange de ses cuves.

- *Les participants souhaitent savoir si le volume du parc de navires à la location est connu.*

C'est une donnée qui n'est en effet pas connue, si ce n'est l'identification des structures professionnelles dûment constituées. Il convient de préciser qu'une grande partie des bateaux loués le sont directement auprès des particuliers via des plate-formes internet de mise en relation. Il est donc difficile de mesurer la part des navires loués, mais il est probable que celle-ci soit très significative.

- *Possibilité de réserver des bouées aux professionnels, les loueurs de bateaux en particulier.*

Cela n'est juridiquement pas envisageable. Le cadre législatif prévoit uniquement la possibilité de réserver des bouées aux bateaux des associations et aux navires de passage. En fonction du contexte local préexistant, notamment la présence d'AOT individuelles (ce qui n'est pas le cas pour ce qui concerne Porquerolles), il peut être envisagé d'intégrer ces AOT dans les équipements de la ZMEL et de les destiner aux résidents.

- *Les participants évoquent les difficultés potentielles qu'ils auront pour récupérer une bouée réservée et déjà occupée par un autre navire.*

Il s'agit là d'un des principaux points de vigilance du gestionnaire qui devra assurer à l'approche de l'horaire de transition jour/nuit une communication afin de prévenir ce genre de situation. C'est ce qui se pratique sur la ZMEL de Bagaud. Il demeure certes quelques plaisanciers qui ne jouent pas le jeu. Le gestionnaire de la ZMEL interviendra dans ce cas pour faire cesser le problème.