À Porquerolles, les Zones de mouillage font encore débat

Les futures Zones de mouillage et d'équipements légers sont dans le viseur d'un collectif d'associations. Le Parc national dénonce des informations erronées et répond point par point.

« *Porquerolles, c'est notre jardin, toute l'année…* », débute Abel Bellaguet, président de l'Association des usagers du port d'Hyères, membre du collectif Protection mouillage côtiers en Méditerranée. Créé début mars, ce groupe réunit quinze associations nautiques - dont neuf d'Hyères - de Toulon à Saint-Tropez en passant par Marseille. Un collectif qui dénonce, entre autres, le manque de concertation et plusieurs autres problèmes sur la future Zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) de Porquerolles.

« *La concertation ne s'est faite qu'au niveau du conseil d'administration du parc, du conseil scientifique, du conseil économique et social. Les personnes directement concernées par les évolutions, à savoir les plaisanciers, n'ont pas été concertées,* introduit Jacques Guillaume, de l'International Yacht-Club d'Hyères. *La charte du Parc dit qu'il est là pour apporter des solutions dans le temps pour baisser l'impact de toute action sur l'environnement, en concertation, avec des règles comprises, acceptées par tous…* »

Abel Dellaguet et Georges Laussucq-Kubler (à gauche et à droite), de l'Association des usagers du port d'Hyères, et Jean-Pierre Ardisson (au centre), président du collectif, réclament une vraie concertation avec le Parc. Celle-ci aura lieu le 16 mai. (Photo C. L.)

Lettre ouverte enquête publique tribunal

« *Le Parc est en train d'inventer un système qu'il va imposer et qui ne va pas fonctionner* », pointe le collectif, qui dénonce « *le passage de 1 000 mouillages à 350 bouées. 650 bateaux vont devoir aller ailleurs mais où ? D'avril à septembre, on va devoir prendre des bouées payantes, réserver pour la nuit. Ça sera premier arrivé, premier servi. Les petits bateaux des ports à sec n'auront jamais de place et le plaisancier qui prendra la bouée pour la nuit ne partira pas le matin et restera toute la journée* », se projettent-ils déjà. Voilà pour le côté technique…

« *Il n'y a pas de sécurité, en enlevant les meilleurs abris de l'île, les règles maritimes ne sont pas respectées, et il y a un refus de prendre en compte les études déjà faites sur les posidonies* », ajoute Jacques Guillaume.

« *On va vers la pagaille. C'est un abus de pouvoir, de l'écologisme punitif, ils ont traité le dossier et les autochtones par-dessus la jambe* », insiste Jean-Pierre Ardisson, président du collectif, qui promet de se manifester sur l'enquête publique et, si besoin, devant le tribunal administratif. Un écueil que le collectif aimerait éviter. Une lettre ouverte a été envoyée en ce sens à la Première ministre (lire ci-dessus). « *On a un contre-projet prêt, on le présentera quand le Parc sera ouvert à la concertation. On n'est pas opposé aux ZMEL. Mais il faut que ce soit bien fait. Sinon, il y aura des problèmes* ».

C. L.

E. Borne sollicitée

Dans une lettre ouverte adressée à la Première ministre Élisabeth Borne, le collectif souhaite « *attirer l'attention sur le projet du Parc* ». Craignant que ce projet, « *s'il était appliqué en l'état, porte gravement atteinte à la sécurité des navires, des équipages, et qu'il crée des situations conflictuelles ingérables (…) Il ne nous apparaît pas en adéquation avec l'esprit de la charte dudit Parc national, qui met en avant l'importance de la concertation pour parvenir à ce que la réglementation soit acceptée par tous les intéressés. Or, de concertation, il n'y en a eu aucune avec les principaux concernés, à savoir les plaisanciers* ». « *Les plaisanciers, marins, navigateurs, pêcheurs que nous représentons sont parfaitement conscients des enjeux écologiques et environnementaux et souhaitent vivement trouver ses solutions pérennes avec le Parc* », conclut-il.

Le Parc réfute les accusations et explique le projet

Surpris, un poil désabusés, Marc Duncombe, directeur du Parc national de Port-Cros, et Stéphane Penverne, chargé de mission ressources et accompagnement des territoires du site, ont pris le temps d'expliquer, en détail, le projet et de répondre point par point aux accusations du collectif.

■ Le contexte

« *La priorité du projet, c'est la conservation de la posidonie, qui est protégée. On constate une régression de plus de 30 % de l'herbier. On agit sur demande de la direction interrégionale de la mer, sur recommandation de la préfecture maritime. Nous ne sommes pas là pour gagner de l'argent, ni pour nous amuser. La raison d'être d'un parc, c'est de protéger son écosystème. Soit on laisse faire, et on n'aura que nos yeux pour pleurer, soit on interdit tout, soit on essaye de trouver une solution…* »

■ Le constat

« *On regarde depuis des années la position et le nombre de bateaux, avec un comptage au sol, aérien et le comptage historique. On constate une évolution très nette du nombre de bateaux et de la hausse des dégradations sur l'herbier. On fait régresser les autres impacts, il faut travailler sur les bateaux de plaisance. Nous avons des pics à 1 100 bateaux sur la façade nord, la journée, huit à dix jours par été. La nuit, il y a une réduction de moitié. 40 à 45 % des bateaux sont en zone posidonies, soit près de 500 bateaux, les jours de pic* ».

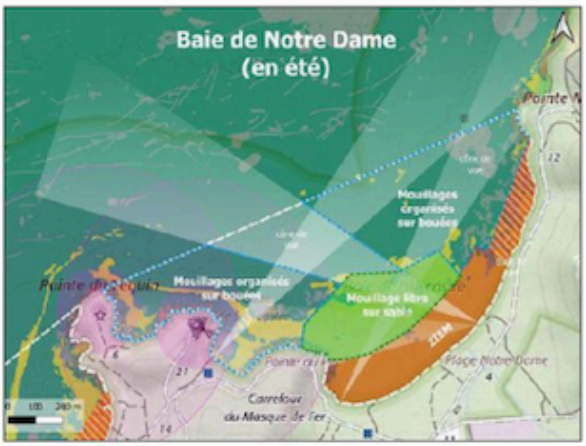
■ La concertation

« *Onze réunions préparatoires ont été organisées. On a invité toutes les associations de plaisanciers, certaines ont participé. Le projet a beaucoup évolué en fonction des réunions où étaient présents des pêcheurs, des plaisanciers, des professionnels de la plaisance, des transporteurs, des Porquerollais. On veut que la transparence se fasse, mais* [le collectif] *diffuse des informations erronées, des dires totalement faux* ».

Comme demandé par le collectif, une réunion avec le parc est programmée le 16 mai.

■ Les chaînes et ancres visées

« *L'herbier est affecté par les ancres et les chaînes des mouillages répétitifs. En une saison, on estime à 100 km de chaînes sur les herbiers. Même les levées verticales ont un effet de chaîne de 1 à 10 m sur les posidonies avec des arrachages, des cassures de feuilles, des dégradations. Même verte, la posidonie peut être impactée et beaucoup moins efficace* ».



Exemple de la future organisation de la plage Notre Dame. (Illustration DR)

■ Les bouées suffisantes

« *350 bouées vont être installées. Les zones de sable restent accessibles au mouillage. Sur la moyenne estivale, les ZMEL et les zones sableuses – où la seule limite est la densité – sont largement en capacité d'accueillir les bateaux, de jour comme de nuit. Les bouées seront gratuites en journée, payantes la nuit avec tarif exponentiel (doublé quotidiennement au bout de deux jours) pour lutter contre les bateaux ventouses. Et, de mai à juin et en septembre-octobre, il y aura de la place pour tout le monde* ».

■ Cônes de visibilité

« *Tout le monde n'est pas plaisancier, il faut concilier différents types d'usagers. Il n'est pas souhaitable que quatre rangées de bateaux cachent l'horizon* ». Des « cônes de visibilité » vont ainsi voir les jours en différents points de l'île, « *offrant des zones moins denses voire sans bateau* ».

■ Et aussi…

Grandes embarcations. Quelques bouées pour les bateaux de 24 à 30 m (actuellement interdits) seront installées.

Abris. « *En période de gros, on constate beaucoup moins de bateaux présents. Il y aura des places dans les zones abritées et les bouées apportent une sécurité supplémentaire. Par ailleurs, une ZMEL n'interdit pas à un capitaine de venir se mettre en sécurité sur ancre en cas de danger* ».

Liberté. L'atteinte à la liberté de la mer. « *Elle fonctionne jusqu'au moment où elle se fait au détriment de l'écosystème ou des usagers* ».

● **Priorité locale.** « *On étudie un système de réservation prioritaire pour les titulaires d'une place de port. Ce n'est pas encore défini. Cela correspond à une demande du maire* ».