

Volet : non dégradation et restauration des milieux marins

CREATION D'UNE ZONE DE MOUILLAGE ET D'EQUIPEMENTS LEGERS ANSE DE BAGAUD - PORT CROS

Région : PACA

Département : Var

Délégation : Marseille

Communes concernées : Hyères

Type de milieux : mer / masses d'eau côtières : FRDC07h

Interlocuteurs Agence : Fatiha EL MESAUDI



PRESENTATION DU PROJET

MAITRE D'OUVRAGE

Parc national de Port-Cros

181 allée du Castel Sainte Claire – BP 70220

83406 HYERES CEDEX

Tel : 04.94.12.82.30

MAITRE D'ŒUVRE

Parc national de Port-Cros

181 allée du Castel

Sainte Claire – BP 70220

83406 HYERES CEDEX

Tel : 04.94.12.82.30

PARTENAIRES

Agence de l'eau RMC

Région SUD PACA

Life MARHA

CONTEXTE ET HISTORIQUE



Projet
de ZMEL



Le projet prend place en plein cœur marin du parc national, dans la rade de Port-Cros (appelée également « Passe de Bagaud »), soit une aire maritime de près de 180 ha recouverte quasi intégralement par l'herbier de Posidonie.

La fréquentation touristique estivale très soutenue génère des dégradations importantes par l'action répétée des ancres des navires. En effet, l'été particulièrement, plusieurs dizaines de navires mouillent dans la zone, parfois jusqu'à 200 unités autour du 14 juillet ou du 15 août.



Au-delà des atteintes à l'écosystème marin, cette fréquentation engendre également des problèmes de sécurité à la navigation, des conflits d'usages et altère le caractère naturel du site et les paysages terrestres et marins.

Le Parc national a donc initié un projet de ZMEL en 2017. Après le temps accordé à la concertation avec les acteurs qui utilisent la zone et la réalisation du parcours d'autorisation administrative, la ZMEL a été mise en service au 1^{er} juin 2020.

PROBLEMATIQUE ET ENJEUX

L'environnement de la ZMEL de Bagaud est d'une qualité exceptionnelle. La passe de Bagaud, avec ses faibles fonds et son caractère abrité, constitue un site privilégié pour la plaisance en période estivale. Le site est très fortement fréquenté l'été : en moyenne 50 bateaux par jour sont au mouillage durant l'été avec des jours de pic pouvant atteindre 210 navires. La zone est quasi exclusivement composée d'herbiers de Posidonies (la passe est recouverte à près de 100% par de l'herbier) à l'intérieur de laquelle les bateaux ancrent librement. La liberté de mouillages à l'ancre sur les fonds engendre des dégradations sur les milieux marins notamment l'herbier de Posidonie en régression sur ce secteur du fait de l'impact des mouillages, sans possibilité de déplacer le mouillage sur des secteurs à moindre enjeu écologique.

Le principal défi du projet consistait donc à dimensionner une infrastructure qui puisse à la fois assurer la qualité de l'accueil des visiteurs, le plus largement possible, tout en garantissant par ailleurs la préservation de l'environnement avec une prise en compte poussée de l'intégration paysagère. Il s'agit donc de conduire un projet équilibré qui s'inscrit dans le principe d'un développement maîtrisé du territoire pour permettre la poursuite des activités humaines, en mettant en place les conditions nécessaires à un tourisme durable.

Les principaux enjeux du projet portent sur :

- l'état de conservation de l'herbier de Posidonie ;
- la qualité de l'accueil des visiteurs du parc national ;
- la sécurité du plan d'eau et les conflits d'usage ;
- les activités humaines, touristiques et économiques.

OBJECTIFS

- Stopper la dégradation de l'herbier de Posidonie et amorcer la cicatrisation des zones altérées tout en évitant un effet de report sur d'autres secteurs voisins ;
- Sécuriser la navigation, organiser et gérer les activités pour prévenir les conflits d'usages ;
- Apaiser ce site remarquable et préserver ses qualités paysagères terrestres, marines et sous-marines, dans le but d'améliorer l'expérience des visiteurs du parc national.

DESCRIPTION DU PROJET

La ZMEL de Bagaud comporte 68 dispositifs d'amarrage :

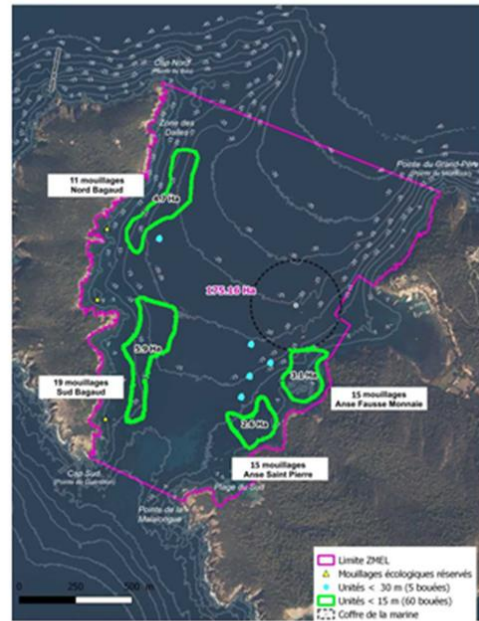
- 60 bouées destinées à accueillir les navires de passage de moins de 15 mètres ;
- 5 bouées destinées à accueillir les navires de passage de 15 à 30 mètres ;
- 3 bouées réservées aux résidents de l'île de Port-Cros.

La ZMEL est organisée sous la forme de quatre grappes réparties deux par deux le long des côtes de l'île de Port-Cros et de celle de Bagaud. L'implantation des grappes a été définie de sorte à préserver les cônes de vue depuis la terre, notamment au niveau des plages. Les rayons d'évitage larges assurent un espacement entre les bouées favorable à la tranquillité des visiteurs.

Afin d'éviter la sédentarisation des navires et pour garantir au plus grand nombre de visiteurs de découvrir le site, la présence d'un navire au sein de la ZMEL est limitée à 5 nuitées. La politique tarifaire incite par ailleurs le plaisancier à libérer sa bouée après la deuxième nuitée (tarification exponentielle).

La ZMEL accueille les navires du 15 avril au 15 octobre. Par ailleurs, le mouillage de l'ancre est interdit toute l'année sur les 180 ha de la zone.

Zone de mouillages et d'équipements légers - Passe de Bagaud
Parc national de Port-Cros - Commune d'Hyères



L'organisation spatiale de la ZMEL de Bagaud



COUT DU PROJET

→ 670 000 € environ, intégrant l'ensemble des coûts, notamment travaux, RH, moyens de gestion, suivis, communication et sensibilisation...

DUREE DU PROJET

→ 3 ans

PLAN DE FINANCEMENT

- Agence de l'eau : 40 %
- Région SUD PACA : 20 %
- Life MARHA : 3 %
- Autofinancement : 37 %

LES OPERATIONS

La ZMEL est constituée exclusivement par des bouées d'amarrage dont le point d'ancrage est éco-conçu.

Pour les points implantés dans l'herbier, l'ancrage est constitué par 3 vis filaires hélicoïdale (8 pour les unités de plus de 15 mètres) pénétrant la matre de Posidonie sans la dégrader. Les vis sont reliées entre-elles par une barre de liaison. Des vis à plateaux sont utilisées lorsqu'il est possible de déporter l'ancrage sur les tâches sableuses. Enfin, 2 points d'ancrage sont constitués d'organeaux scellés dans la roche.

Les bouées d'amarrage en matériaux recyclables sont reliées au point d'ancrage par une ligne en polyamide. Cette dernière comporte dans sa partie intermédiaire une bouée sub-surface lui interdisant de venir raguer les fonds.



La bouée d'amarrage, la ligne avec sa bouée anti-ragage



Implantation des vis filaires hélicoïdales



GAINS ATTENDUS POUR LES MILIEUX ET LA BIODIVERSITE

→ Non dégradation du milieu marin

- interdiction permanente de mouiller l'ancre = suppression totale, dans la ZMEL et dans les autres espaces réglementés du cœur de parc national, des effets mécaniques entraînant la dégradation des fonds ; interdiction de la pêche à la traîne dans la passe de Bagaud ;
- politique tarifaire spécifique favorisant le turn-over : les 2 premières nuitées sont au tarif de base. Le tarif double à la troisième nuitée consécutive, quadruple à la quatrième et octuple à la cinquième. Au-delà, le navire doit quitter la ZMEL) = limitation des risques de dégradation des milieux par les agents chimiques ou les hydrocarbures (la présence continue d'un navire sur une période prolongée étant un facteur de risque en termes de rejet d'effluents polluants, bien que par ailleurs le règlement de la ZMEL rappelle la réglementation de parc national qui prévoit que les navires doivent être équipés d'une cuve de rétention) ;

- 176 hectares d'herbier de Posidonie préservés, lieu de vie de dizaines d'espèces marines, benthiques et pélagiques, qui font la richesse biologique de l'île de Port-Cros.

→ **Restauration des habitats ou des fonctions écologiques perdues**

L'herbier de Posidonie de la Passe de Bagaud possède une très bonne vitalité. La mise en place du projet vient enrayer un processus de dégradation qui suivait l'accroissement de l'activité de plaisance. L'interdiction du mouillage de l'ancre qui prévaut désormais sur la zone permettra la cicatrisation de l'herbier sur les endroits déjà dégradés. Cette cicatrisation se fera au bénéfice des nombreuses espèces animales pour qui l'herbier constitue la base d'un écosystème qui offre refuge et nourriture.

→ **Enjeux socio-économiques associés**

La qualité paysagère et la richesse biologique du site constituent un attrait touristique majeur. Leur préservation est par conséquent une condition essentielle de la poursuite des activités humaines, notamment économiques, dans une logique de développement d'un tourisme durable. Par la sécurité procurée par un amarrage sur un point fixe, la ZMEL contribue également à réguler l'activité de plaisance, en écrétant les pics de fréquentation mais en permettant aussi l'occupation de la zone lorsque les conditions météorologiques deviennent limites. Le lissage de la fréquentation permettant aux autorités administratives qu'aux acteurs du tourisme de gérer plus sereinement les flux de visiteurs.

SUIVI ET EVALUATION

Dans le cadre du projet, il est prévu plusieurs suivis sur les effets du projet :

- ✓ le suivi de la cicatrisation de l'herbier, par photo-comparaison de placettes correspondant à des endroits dégradés ;
- ✓ le suivi de la Grande nacre (ce suivi est aujourd'hui compromis en raison de l'épizootie qui touche cette espèce et qui a entraîné sa dissémination quasi totale) ;
- ✓ le suivi des effets report des bateaux au mouillage au moyen de comptage des navires par photographie aérienne. L'objectif de ce suivi est d'analyser le comportement des plaisanciers afin d'adapter les réponses réglementaires ou les aménagements à réaliser pour éviter un impact sur des zones de sensibilités écologies fortes.

CADRE REGLEMENTAIRE

Arrêté inter-préfectoral 039/2020 (PREMAR)/001/2020 (DDTM) 24 mars 2020

INTEGRATION DU PROJET DANS LA VIE DU TERRITOIRE

Le projet prend en compte les activités humaines en préservant les pratiques ancestrales des habitants de Port-Cros. En tant qu'habitants de cœur de parc national, il leur est possible de bénéficier de mesures particulières leur permettant de s'amarrer prioritairement sur les sites traditionnellement fréquentés. La ZMEL est également un outil permettant de favoriser la quiétude des lieux, caractéristique essentielle de ce territoire insulaire et isolé classé en cœur de parc national.

LES INGREDIENTS DE LA REUSSITE

- L'échange et la concertation avec les acteurs du territoire, notamment les habitants de l'île, les commerçants, les pêcheurs, les plongeurs, les pratiquants de la plaisance et les transporteurs maritimes ;
- Une vision partagée et objective sur les enjeux, les risques et les perspectives ;
- Une endurance de l'équipe projet pour enchaîner toutes les phases du projet sur un temps relativement étiré.

POINTS FORTS DU PROJET

- Un projet très largement partagé et accueilli favorablement ;
- Un projet à forte dimension environnementale, qui intègre parfaitement les exigences paysagères et les objectifs de préservation des écosystèmes marins ;
- Un projet qui apaise le territoire et qui contribue à préserver les caractères du site.

LES DIFFICULTES RENCONTREES

- La complexité relative des procédures d'autorisation et la durée d'instruction ;
- L'exploitation de ce type d'infrastructure peut devenir complexe et nécessite des moyens humains, matériels et logistiques relativement conséquents. En effet, la présence sur site pour contrôler, expliquer et sensibiliser le public requière une présence soutenue (de l'ordre de 3 à 4 ETP suivant les périodes de la saison) et des moyens nautiques aptes à sillonner les 180 ha de la zone.
- Une augmentation de l'affluence sur la zone portuaire nécessitant un besoin supplémentaire pour assurer la gestion des flux aux heures de pics. Il est relativement aisé d'accorder les acteurs sur les enjeux, il est en revanche plus difficile d'obtenir un consensus sur les solutions à mettre en œuvre.

LES PERSPECTIVES

- Assurer une gestion efficace de la ZMEL pour garantir l'apaisement de la zone et révéler aux visiteurs toutes les qualités de ce site remarquable.
- Capitaliser les données du projet pour assurer le développement d'autres projets analogues au sein des eaux du parc national, de manière efficace.
- Faire de la ZMEL de Bagaud un projet démonstrateur, répliquable sur les zones écologiques sensibles à protéger.

Date de rédaction : 21/08/2021