



## L'info du jour

# Posidonie : comment

Cet été, les règles novatrices de protection de la posidonie ont mis la grande plaisance sous pression. D'abord inquiet, le secteur a reçu des gages. Les premières actions à lancer seront discutées aujourd'hui au Forum du mouillage.

**D**epuis cet été 2021, le principe est implacable. Dans ce milieu libre et mouvant qu'est la mer, on ne peut plus jeter l'ancre d'un bateau de plus de 24 mètres, partout où on le désire... au gré de la beauté du paysage, au gré du vent, de la proximité avec une plage huppée.

Pour la toute première fois cette année, les capitaines de yachts ont dû composer avec une nouvelle donne : la préservation de la posidonie.

Pendant des décennies, cette plante marine protégée a été labourée. Plus le bateau est grand, plus la posidonie est arrachée.

Symbole de la liberté du plaisancier, les ancres des navires de plus de 24 m sont désormais interdites dans les fonds marins où poussent les herbiers.

### Destination phare

À la colère exprimée au début de l'été, succède une inquiétude pour l'avenir, dans le secteur du yachting : la crainte d'une fuite de clientèle à l'étranger, « vers des destinations moins regardantes », lâche un capitaine de yacht.

Pourtant, ce premier été n'a pas été la catastrophe tant redoutée. La fréquentation du littoral semble avoir été bonne un peu partout. « L'attractivité est toujours très forte, notre littoral reste une destination phare », té-

moignent plusieurs professionnels. « On ne peut pas s'empêcher d'aller à Saint-Tropez, Cannes ou Monaco. Notre avantage est qu'on a la mer et la terre », renchérit Laurent Falaize, du groupement professionnel Riviera Yachting Network (RYN).

### Le lien mer-terre

Le « lien mer-terre » est fort, et pas seulement pour les 700 yachts restaurés ici, « refilés » chaque année, poursuit Laurent Falaize. « Il y a les hôtels, les boutiques de marine, les casinos de jeux, les tables gastronomiques, la vie nocturne... Un énorme potentiel » certes, mais qu'il ne faut pas mettre en péril, au risque que « d'autres habitudes ne se prennent, ailleurs ».

Selon les estimations, 2 600 yachts de plus de 30 m naviguent le long des côtes de la région, soit la moitié de la flotte mondiale. La grande plaisance générerait un milliard d'euros de retombées économiques, dont la moitié rien que dans le Var.

L'urgence est dans la préparation de la saison prochaine. « Il y a des avancées à grands pas », estime Laurent Falaize, rassuré par l'annonce de la ministre de la mer, Annick Girardin : « La mise en place de coffres de mouillages dans des sites préservés, à l'horizon de la saison 2022 ».

SONIA BONNIN  
sbonnin@varmatin.com



Afin d'arrêter de les détruire, il est interdit de jeter l'ancre dans des herbiers de posidonie, pour tout bateau de plus de 24 m. Dans la baie des Canebiers à Saint-Tropez, 145 hectares de posidonie sont morts en huit ans (photo du haut).  
(Photos Eric Dulliere et DR/Florent Beau)

## Préfecture maritime : « Il y a un petit cercle de récidivistes, des pavillons étrangers »

La préfecture maritime donne le cadre de la réglementation en vigueur. C'est aussi elle qui vérifie le respect des arrêtés signés fin 2020.

Retour sur le contexte, et les effets, de la protection de la posidonie, avec le capitaine de vaisseau Thibault Lavernhe, porte-parole du préfet maritime de la Méditerranée.

### 1 Cela ne s'est pas fait de façon abrupte

Cette réglementation est en gestation et en discussion depuis plusieurs années. Remontant à juin 2016, les premiers arrêtés encadrent le mouillage des navires de plus de 45 mètres. Depuis fin 2020, les bateaux de 24 mètres et plus sont tous concernés par l'interdiction de mouiller dans les herbiers de posidonie. L'année 2021 est donc celle de la concrétisation, après

une concertation engagée de longue date avec les acteurs économiques et associatifs.

Une nouvelle réglementation pour des bateaux en dessous de 24 mètres n'est pas à l'ordre du jour.

### 2 Saison estivale satisfaisante

Vers les mois d'avril et de mai, les professionnels de la grande plaisance étaient inquiets sur les perspectives de la saison estivale 2021, après une année 2020 déjà difficile. On sait que 40 % de la flotte des yachts passe l'été entre Toulon et Menton. Finalement, le yachting a bien marché. La fréquentation était comparable aux niveaux de 2019. La désaffection redoutée ne s'est pas vérifiée.

### 3 Un peu plus de 600 infractions

Les infractions constatées cet été se sont concentrées



Le capitaine de vaisseau, Thibault Lavernhe.

(Photo Laurent Martinat)

trées sur les secteurs de Nice, Saint-Tropez et le Cap Corse. Avec un total de 614 infractions au mouillage observées (septembre inclus), on peut dire que l'écrasante majorité a respecté l'interdiction. On estime que les mouillages sur les herbiers de posidonie, tous navires con-

fondus, ont diminué de moitié entre 2020 et 2021. La plupart des capitaines quittaient la zone dès qu'ils étaient contactés par radio. Ceux-là n'ont pas été verbalisés. Il y a juste besoin de pédagogie, à cause d'un défaut de connaissance des textes en vigueur.

Par contre, il existe un petit cercle de récidivistes qui ont été observés à plusieurs reprises en infraction et ont été verbalisés. Il s'agit d'une trentaine de bateaux, de plus de 30 mètres, battant le plus souvent pavillons étrangers. Des poursuites judiciaires ont été engagées, dans un peu moins de dix cas.

### 4 Les solutions sont à bâtir, mais vite

La solution simple est de mouiller dans une zone sablonneuse la plus proche. Mais cela n'est pas toujours possible. Il existe aujourd'hui des coffres et des bouées pour les yachts et la plaisance. Dans le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, plusieurs dizaines de points d'amarrage vont être mis en place rapidement. Une dynamique s'est enclenchée aux assises économiques de la mer (en

septembre à Nice), avec un fort volontarisme et des annonces de financement. Une nouvelle économie de services peut émerger autour des coffres d'amarrage.

### 5 D'autres destinations moins contraignantes ?

La fuite de super-yachts vers l'Italie, la Grèce ou la Croatie est un phénomène connu depuis 2015, qui relève de facteurs plus globaux, comme le dumping sur les prix de carburants. La volonté de protection a été confirmée lors du Congrès de la nature à Marseille. La réglementation va s'adapter en conséquence, en devant plus exigeante un peu partout sur le littoral européen. La vision française est de dire qu'on se contraint un peu, mais pour en tirer des bénéfices derrière. On se donne les moyens d'y aller, en prenant de l'avance.

# faire mouiller un yacht ?

## « C'est un vrai challenge qui se joue maintenant »



« C'est une évolution importante, pour ne pas dire une révolution. » Depuis le port du Lavandou, et sa vue imprenable sur les îles d'Or, on a une idée précise de ce qu'est la plaisance en été.

Mais le maire Gil Bernardi sait aussi ce que sa commune doit aux herbiers de posidonie qui poussent devant ses côtes. « La posidonie est le premier rempart en mer qui protège nos plages. Sinon, c'est tout le sable qui part. La protéger, cela s'appelle la gestion intégrée de notre littoral. »

Celui qui est également président du syndicat des communes du littoral varois, ne doute pas. « La réglementation est là, pour empêcher la dégradation irréversible de nos éco-systèmes. Les élus sont unanimes. Tout le monde s'y colle. Il n'est pas question de revenir en arrière. »

### Prise de conscience

Pas question non plus de nier « le risque de se priver d'une clientèle de grande plaisance qui trait sur des destinations où la réglementation est moins draconienne », admet l' élu. Alors les communes et l'État se coordonnent, mais aussi la Région et les acteurs économiques. « La ministre de la mer veut mettre en synergie les demandes. Les financements sont déjà en discussion », poursuit Gil Bernardi. Les premiers points de mouillage pourraient-ils être prêts pour l'été prochain ?

« C'est un vrai challenge, qui se joue maintenant. Il y a une profusion de réunions, colloques, c'est énorme. C'est une



La posidonie est cartographiée très précisément.

(Photo doc A. P.)

prise de conscience, ajoute-t-il. Reste maintenant à accomplir l'essentiel. »

### La plage, de loin

Les professionnels sont dans le vif du sujet. « Cet été, une seule fois, je me suis fait piéger », relate Patrick Miremont,

qui navigue d'Hyères à Menton. Un yacht dont il était le capitaine, s'était déplacé au-dessus d'un herbier de posidonie, quand il a voulu jeter son ancre.

Concrètement, l'exercice est devenu délicat. Fini l'insouciance. Il n'y a pas forcément de zones sableuses, où jeter son ancre.

« Le client, quand il s'arrête, a envie de faire "plouf". Si le bateau se trouve au mouillage à des centaines de mètres de la

côte, c'est compliqué. Non seulement on n'est plus à l'abri du vent, mais en plus, on se retrouve dans des zones de passage. » Où d'autres bateaux naviguent à des vitesses inadaptées à la proximité de baigneurs.

Quant aux criques ou à la

plage... On les voit de loin. « Les propriétaires de yachts, ou ceux qui les louent, en veulent pour leur argent. Ils me disent : "Capitaine, on veut aller là-bas". » Et alors ? « Et alors, on dit non ! On explique pourquoi ce n'est pas possible. Mais cela crée de la frustration. Dans le sud de la Corse, où j'ai accompagné des clients, la sentence est vite tombée : "On s'en va en Sardaigne". »

Le professionnel attend les bouées d'amarrage. « Il n'est

plus temps de faire des études, il faut agir », s'exclame-t-il. Car sur le fond, Patrick Miremont n'a aucun doute : « On sait qu'on ne peut pas livrer à nos enfants un monde complètement détruit. »

### Solutions pour tous

Sur le rivage tropézien, l'heure est aux projets. « Nous avons l'ambition d'aller au-delà des bateaux de 24 mètres. C'est-à-dire que nous voulons chercher des solutions pour tout le monde, même les plus petits bateaux », détaille Christopher Leroy conseiller municipal de Saint-Tropez.

En plus d'une renommée fabuleuse, la baie et le port tropéziens ont toujours été des abris côtiers. « Nous sommes dans un état d'esprit de service public », souligne Laurent Motin, en charge des affaires maritimes, qui travaille sur ces équipements communaux.

### Enfer ou paradis

Est-ce que les premières bouées d'amarrage pourraient être prêtes dès l'été prochain ? « Si vite ? Pour nous, c'est un vœu pieux. Mais on n'est pas passé, en un an, du paradis à l'enfer, insistent-ils. L'attractivité est toujours très forte, les commerçants sont très contents de leur saison. Et il reste beaucoup d'endroits où les yachts peuvent s'amarrer. Le trait rouge [sur les cartes de navigation des arrêtés] permet du mouillage. Le golfe n'est pas totalement interdit ! » Rassurer sur son attractivité, tout en ayant une offre de mouillage à proposer. Le défi ne fait que commencer.

## Des dizaines de projets au forum du mouillage

Le Var et les Alpes-Maritimes espèrent plusieurs dizaines de bouées et coffres de mouillages « expérimentaux » pour l'été 2022. Ces projets seront au cœur du premier Forum du mouillage, qui se tient aujourd'hui à Marseille. Le mot d'ordre est : « Comment concilier écologie et économie, au service de la plaisance. »

« Cela ne va pas tout résoudre, mais cela fera une caisse de résonance énorme », confie un professionnel. Dans le Var, les communes de Saint-Tropez, Hyères et Saint-Raphaël sont citées, pour moins de vingt mouillages. Les autres, une bonne trentaine, sont en projet sur le littoral azuréen.

## Le chiffre

# 200 000

C'est le coût minimal, en euros, d'un coffre d'amarrage pour les yachts de 50 mètres. Pour des méga yachts (100 m de long), le prix du coffre grimpe à 600 000 euros. Les zones de mouillages et d'équipement léger (Zmel) englobent des bateaux de moindre taille. Les coûts varient selon l'ampleur du projet. Dans la baie de Pampelonne, Ramatuelle a un projet de 200 postes d'amarrages, investissement estimé à 5 millions d'euros HT.

### La Marine ouvrira des coffres

Propriétés de la Marine nationale, des coffres d'amarrage seront mis à disposition, de façon temporaire, pour des navires civils. Cela se fait déjà à Villefranche, où les escales sont gérées par le port. Des coffres semblables existent à Toulon, La Ciotat, Hyères et en Corse (Sant-Amanza, Ajaccio et Saint-Florent).

D'autres sont en projet – à Saint-Tropez, Menton et Calzarello. La première installation devrait avoir lieu à Saint-Tropez, précise la préfecture maritime.

### Les sémaphores sont des yeux

Les sémaphores qui jalonnent la côte ont un bon visuel sur le littoral et utilisent leurs radars. Ce sont eux qui donnent l'alerte quand un bateau de plus de 24 m mouille dans une zone de posidonie. Ils identifient un bateau par l' AIS, le système d'identification automatique, obligatoire à partir d'un certain tonnage et selon l'usage du bateau.

## Protégée depuis 1988

### Pas une algue

Protégée au niveau européen depuis 1988, la posidonie est une plante à fleurs, cousine de l'iris. À la base d'un riche écosystème vivant, elle abrite les jeunes poissons, filtre l'eau, amortit la houle, stabilise les fonds et protège les plages de l'érosion. Elle absorbe davantage de CO<sub>2</sub> qu'une forêt.

### 7 000 ha perdus

En régression quasi généralisée, les herbiers de posidonie ont perdu 7 000 ha le

long des côtes françaises (Paca et Corse). Dans la baie de Saint-Tropez, en huit ans, 145 hectares sont morts.

### Par arrachement

La posidonie grandit de quelques centimètres par an, ce qui ne compense pas son arrachement par les ancres des bateaux. Les ancres (et les chaînes) creusent de larges sillons qui ne se referment pas. À l'échelle d'une vie humaine, on ne peut pas voir la récupération des herbiers.