

4 - PLAISANCE

En plein cœur de la Côte d'Azur, entre Monaco et Saint-Tropez, le site Natura 2000 « Baie et Cap d'Antibes – Iles de Lérins » est un haut lieu de la plaisance où les petites embarcations côtoient les plus grands yachts.

La plaisance y prend donc des formes variées, on distinguera :

- la **petite plaisance** pour les unités de moins de 10 mètres, majoritairement **non habitables** ;
- la **moyenne plaisance** pour les unités entre 10 et 24 mètres ;
- la **grande plaisance ou yachting professionnel** pour les unités de plus de 24 mètres ayant au moins un membre d'équipage à leur bord à l'année. L'usage de ces bateaux est privatif et / ou commercial. En effet, deux tiers des yachts sont des yachts commerciaux ou « charter ». Certains appartiennent à des entreprises de location (broker), d'autres à des propriétaires privés qui mettent leur yacht en location pour une durée définie.
- la **très grande plaisance** (ou les **méga-yachts**) concerne plus particulièrement les unités de plus de 50 mètres.

Localisation de la plaisance

Les plaisanciers fréquentant le site Natura 2000 proviennent essentiellement des ports du Golfe Juan et du Golfe de la Napoule. Durant la saison estivale, les nombreux plaisanciers de passage proviennent de tout horizon.

Une étude de la fréquentation des navires de plaisance sur le site Natura 2000 a été menée par l'opérateur durant la saison estivale 2011. Cette étude a permis, entre autres, d'identifier les principales zones de mouillage.

(Cf. *Atlas cartographique, carte n° 39*)

Fréquentation

Les principales conclusions de cette étude sont :

- une **grande variété de bateaux de plaisance** : des petites unités de quelques mètres aux yachts d'une centaine de mètres.

- une **importante fréquentation** du site par les navires de plaisance : en sous-estimant les comptages réalisés durant la saison 2011, on aurait **plus de 600 unités au mouillage en moyenne par jour sur le site dont près de la moitié entre les deux îles**.

Illustration 1 : Mouillages entre les 2 îles en 2005

- une **augmentation de la fréquentation les jours de week-end**.



© AJURIA

- une **forte fréquentation de la passe entre les deux îles** : jusqu'à **1000 bateaux** au mouillage. Ces navires sont essentiellement des unités de petite taille, inférieures à 10 mètres.

- une **spécificité du site** : la **grande plaisance** (unités supérieures à 30 mètres dans les comptages effectués pour cette étude) et la **très grande plaisance** (unités supérieures à 50 mètres)

- ▶ ce type de plaisance est **en plein développement** ;

- ▶ les zones de mouillages forains fréquentées par la grande plaisance sont le Mouillage du Piton, la Zone Vieille Ville, la Zone Cimetière et la Zone Face Vengeur ;

- ▶ **168 unités de plus de 50 mètres** ont été comptabilisées dans les zones de mouillages forains prédéfinis durant les 24 jours de comptage de l'été 2011 ;

- ▶ Ces grandes unités présentent la particularité de sortir en mer et de jeter l'ancre **plusieurs jours, voire plusieurs semaines**. Certains sont même restés au mouillage dans le site Natura 2000 durant les huit semaines de comptages (juillet et août).

Les ports

Dans le site Natura 2000

Aucun port n'est présent dans le site Natura 2000, on note toutefois la présence :

- **du port abri des moines sur l'île Saint Honorat**. Cet abri est privé et réservé aux moines, il est cependant parfois utilisé par des petites unités pour accoster sur l'île.



© Ville d'Antibes

- d'une zone de quais d'amarrage sur l'île Sainte Marguerite, prioritairement pour les bateaux transportant des passagers sur les îles.

Illustration 2 : Port Vauban avec le Fort Carré en arrière-plan

En périphérie du site Natura 2000

Cependant, de nombreux ports sont présents sur la côte plus ou moins proches du site Natura 2000 et participent à l'importante fréquentation du site par les navires de plaisance. A l'image des types de plaisance présents sur le site, on trouve une grande variété d'installations : des petits ports de plaisance accueillant majoritairement des unités non habitables de quelques mètres aux quais de grande plaisance et leurs plus grands yachts.

Tableau 1 : Caractéristiques des ports situés en périphérie proche du site Natura 2000

Nom du port	Nombre de places	Taille maximale des unités	Nombre de postes de yachting professionnel (> 20m)	Cales de mise à l'eau
Port de Marina Baie des Anges	529	35 m	21	non
Port Vauban	1623	50 m	62	2 (une pour le CREPS, une pour le public)
Bassin de Grande plaisance*	19	165 m	19	non
Port de la Salis	220	7m	0	1 (réservée aux plaisanciers du port, aux pêcheurs et au Club Nautique d'Antibes)
Port du Croûton	370	10 m	0	non
Port Gallice	524	43 m	22	non
Port Camille Rayon	841	75 m	75	1 (réservée aux plaisanciers du port)
Port de Golfe Juan	850	34m	24	1 (public)
Port du Mouré Rouge	450	9 m	0	1 (réservée aux embarcations non motorisées)
Port Pointe Croisette	290	9 m	0	2 (1 public gratuite + 1 réservée au Yacht Club de Cannes)
Port Canto	598	90 m	70	non
Port de Cannes	711	145 m	78	non
Port de La Napoule	920	52 m	46	non
Port de la Rague	423	40 m	21	non
Port de Théoule	180	13 m	0	1 (réservée à l'école de voile)
Port de la Galère	170	16 m	0	1 (réservée aux plaisanciers du port)
Port de la Figueirette	245	17 m	0	non

*Le bassin de grande de plaisance est géré par une société différente de celle gérant le port Vauban.

Illustration 3 : Anse abri de l'Olivette



© Ville d'Antibes

On trouve aussi à proximité du site Natura 2000 :

- une aire de stationnement à sec des bateaux à Villeneuve-Loubet. Cette aire est gérée par une société privée, elle compte environ une centaine de places. La taille maximale des unités reçues est de 15 mètres.
- le port à sec (Inland) de Mandelieu comptant 800 places pour des unités jusqu'à 11 mètres.

On recense également deux Zones de Mouillage et d'Equipements Légers (ZMEL) (constituées de pontons et appontements flottants) :

- l'abri de l'Olivette comptant 43 places pour les unités

de moins de 7 mètres.

- le port abri du Béal comptant 367 places pour les unités de moins de 8 mètres dont 72 places à sec.

Ces ZMEL peuvent être qualifiées de « portuaires » car elles sont utilisées en complément des ports, durant la saison estivale pour l'Olivette et toute l'année pour le Béal.



Illustration 4 : Yachts au port Vauban

La grande plaisance et la très grande plaisance représentent une spécificité locale en plein essor. Dans le département, les plus grands yachts (supérieurs à 50 mètres) sont accueillis principalement au bassin de grande plaisance, au port Vauban, au port Canto, au port de Cannes, au port Camille Rayon ainsi qu'à Nice. En effet, Antibes, Cannes et Vallauris comptent 542 postes de plus de 20 mètres soit près de 70% des postes de plus de 20 mètres du département. Cannes est la 1^{ère} destination des yachts dans le département.

Les mouillages fixes soumis à Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)

De **nombreux corps morts** sont présents sur le site Natura 2000 de manière illégale. Seuls 13 sont répertoriés par les services de la DDTM sur les communes de Villeneuve-Loubet, Antibes, Vallauris, Cannes.

Les îles de Lérins ne présentent officiellement aucune zone de mouillage sur corps morts (aucune autorisation d'occupation temporaire) alors que, comme le montre l'étude de 2011 sur le comptage de la fréquentation des navires de plaisance, au moins une vingtaine de ces mouillages sont présents au Nord de l'île Sainte Marguerite, endommageant les herbiers de Posidonies sur lesquels ils se trouvent.

Organisation des mouillages

En dehors des deux ZMEL précédemment citées, **aucun mouillage organisé** n'est présent dans le périmètre ou à proximité du site Natura 2000.

La **stratégie locale de gestion des mouillages des navires de plaisance dans les Alpes-Maritimes** a été amorcée au début de l'année 2012 par la DDTM. Elle correspond à la déclinaison de la stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance élaborée en 2010 par la Préfecture maritime de la Méditerranée et la DREAL PACA. La stratégie locale de gestion des mouillages des navires de plaisance dans les Alpes-Maritimes identifie trois **sites prioritaires** « au regard des critères de fréquentation, de sensibilité environnementale et des conflits d'usage ». Le site Natura 2000 « Baie et Cap d'Antibes – Îles de Lérins » est concerné par un d'entre eux : **les îles de Lérins**. Pour ce site prioritaire cette stratégie préconise « la création d'une ZMEL dans le bras des îles et au Nord de l'île Sainte Marguerite » ainsi que l'étude de plusieurs Zones d'Interdiction de Mouillage.

5 sites définis comme **préoccupants** sont également identifiés dont « **Le Cap d'Antibes / Anse de la Garoupe et du Croûton** » sur lesquels des investigations plus précises sur la qualification des mouillages sont préconisées avant de faire des propositions de gestion.

(Cf. Atlas cartographique, carte n°53, 54)

Toutefois, on note la présence **d'une Zone de Mouillage Propre** dans l'anse de la Garoupe et de **4 Zones d'Interdiction de Mouillage** : l'anse de l'Olivette, entrée du Port Gallice, Sud de l'île Saint Honorat (entre la chapelle St Pierre et la balise des moines), Nord de l'île Sainte Marguerite (entre la pointe du Batéguier et la balise du Batéguier).

Enfin, il faut noter que la majorité des yachts de grande taille sont des charters, donc inscrits au registre du commerce. A ce titre, s'ils ont une longueur **supérieure à 80m** ou un tonnage supérieur ou égal à 1600 tonneaux, ils doivent rechercher une **autorisation particulière** de l'autorité agissant au nom du préfet maritime de la Méditerranée (CROSSMED) pour mouiller dans les eaux intérieures et territoriales françaises en précisant la durée de mouillage. Une zone de mouillage au sens large leur est définie. Dans la liste des zones de mouillage susceptibles d'être attribuées figurent « Cannes » et « Golfe Juan ». Le CROSSMED n'attribue pas, par contre, de sites de mouillages précis.

Zone de pilotage obligatoire

Pilotes et pilotage : contexte et fonctionnement

Le **pilotage** est un service public géré par les **pilotes**.

- "Le pilotage consiste dans l'assistance donnée au Capitaine par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades, et eaux maritimes des fleuves et des canaux." (article 1 de la loi de 1928)

- Les pilotes sont recrutés parmi les officiers de la Marine Marchande possédant un brevet de Commandement du plus haut niveau et ayant une expérience confirmée de la navigation. De plus, un nouveau pilote est formé de manière continue et progressive sur environ 500 opérations de pilotage durant 5 ans.

La **station de pilotage** est l'organisation du service public du pilotage. Cette station de pilotage est gérée de manière privée par la **collectivité des pilotes** (qui détient la propriété des biens, les pilotes sont copropriétaires à parts égales) et le **syndicat professionnel des pilotes** (organe de gestion, employeur des pilotes et directeur juridique de la station de pilotage).

La création d'une station de pilotage ne peut se faire sans décision du Ministre en charge des Transports après avis favorable du Préfet maritime. Le Préfet de Région et/ou le Préfet maritime sont chargés de mettre en place les réglementations locales qui contiennent toutes les lois relatives à l'organisation du service public du pilotage et toutes les conditions de fonctionnement de gestion imposées par l'Administration sur les pilotes, en prenant conseil auprès d'une commission nautique locale : limites de la zone de pilotage obligatoire, seuil du pilotage obligatoire, etc.

En effet, les pilotes sont en charge de l'organisation du service et possèdent une totale **autonomie financière**. A ce titre, les opérations de pilotage sont donc facturées aux propriétaires des navires concernés en application des tarifs négociés chaque année avec l'Administration et les usagers.

Une **zone de pilotage obligatoire** est présente au niveau de la rade de Cannes et fonctionne toute l'année via la **station de pilotage Nice-Cannes-Villefranche**.

Tout **navire de plaisance de plus de 80m** à destination du port de Cannes, de la rade de Cannes ou souhaitant mouiller dans cette zone est soumis à l'obligation de pilotage. (Arrêté préfectoral n°0142 du 14 février 2008)

Il existe **deux zones de mouillage dédiées aux navires de plus de 80m soumis à l'obligation de pilotage** (Arrêté préfectoral n°104-2009 du 21 juillet 2009) :

- zone « Cannes Ouest » : dans la rade de Cannes, hors site Natura 2000, largement utilisée (70 yachts y ont été positionnés en 2012) ;
- zone « Cannes Est 1 » : au nord-est de l'île Sainte Marguerite, dans le Golfe Juan (12 yachts y ont été positionnés en 2012).

3 autres zones de mouillage dans la zone de pilotage obligatoire sont aussi utilisées par les pilotes pour les navires de plaisance non soumis à l'obligation de pilotage (donc inférieurs à 80m) mais souhaitant bénéficier de cette assistance :

- 2 zones « Lérins Est » et « Lérins Ouest » : au niveau des deux entrées de la passe entre les deux îles ;
- zone « Cannes Est 2 » : près du port de Golfe Juan

Il faut noter qu'un navire de plaisance peut demander l'assistance d'un pilote même si sa taille est inférieure à la limite de pilotage obligatoire ou s'il se situe en dehors de la zone de pilotage obligatoire. Dans ce dernier cas, 2 zones de mouillages sont utilisées par les pilotes :

- « Anse de la Salis jusqu'au port Vauban » : à l'est du Cap d'Antibes ;
- « Mouillage du piton » : dans la partie est du Golfe Juan.

(Cf. Atlas cartographique, carte n° 40)

Activités associées

▪ La plaisance et les activités associées représentent une **filère économique très importante** pour la région et le département. Antibes et Cannes font partie des **trois principaux points d'ancrage du nautisme en PACA** avec plus de 500 emplois dans chacune des communes. A l'échelle du département, le pôle nautique représentait, en 2008, 875 établissements, 3671 emplois permanents et 1,2 milliard d'euros de chiffre d'affaire. Sur les 43 communes dans lesquelles le pôle nautique est implanté dans les Alpes-Maritimes, Cannes, Mandelieu-la-Napoule, Antibes et Vallauris accueillent 60% des effectifs des établissements du pôle et concentrent près de 80% du chiffre d'affaire en 2008.

Les activités associées à la plaisance reposent d'une part sur les prestations de services et d'équipement et d'autre part, sur les travaux et interventions exécutées en chantier naval ou en atelier.

Dans le site Natura 2000

Un chantier naval est présent à l'intérieur du site Natura 2000, il est implanté sur l'île Sainte Marguerite : **le chantier naval de l'Estérel**.

Ce chantier naval représente la plus ancienne activité de l'île, il existe au moins depuis 1930. Ce chantier a centré son activité sur l'entretien et la réfection (ou « refit ») des bateaux. Il présente plusieurs spécificités que l'on ne retrouve sur aucun autre chantier entre Marseille et Gênes. Le chantier est équipé de **4 cales de halage** pour mettre à terre les bateaux. Le halage permet de mettre à terre des **bateaux en très mauvais état** ainsi que des **grosses unités** qui ne pourraient être mis à terre par des grues de relevage. Le chantier s'est ainsi spécialisé dans les **travaux de réfection lourds et longs et dans les unités importantes** (jusqu'à 45m et 350 tonnes). Il emploie 12 personnes de manière permanente représentant **tous les corps de métiers** nécessaires aux activités de réfection, et jusqu'à 20 personnes en période de forte activité. Le chantier fait alors appel à des artisans locaux pour renforcer ses équipes.

Le chantier naval de l'Estérel est en contentieux avec l'Etat depuis 15 ans. Le chantier occupe actuellement la concession de l'Etat sans droit ni titre. Le contentieux porte à la fois sur l'occupation de la concession qui n'avait pas été renouvelée

à cause d'un désaccord d'ordre administratif mais également sur les conditions dans lesquelles se réalise le travail et leurs impacts sur l'environnement.

Le chantier naval de l'Estérel est **certifié ISO 14001 (Management environnemental) depuis 2006**. Le chantier dispose d'un système de récupération des eaux de carénage et d'un système de traitement de ces eaux. Toutefois, de par la configuration du site et du chantier, le système est inévitablement imparfait et on ne peut exclure la présence de pollutions dans le milieu marin. Une fois traitées, les eaux sont renvoyées dans le réseau d'assainissement. Il faut toutefois noter que, comme tout chantier naval ancien, les rejets en mer ayant eu lieu par le passé ont durablement contaminé le site, les polluants s'étant notamment fixés dans les sédiments.

Les eaux noires et grises des bateaux en travaux sont également raccordées au réseau d'assainissement. Les déchets sont triés et évacués via des filières agréées.

Enfin, le chantier naval de l'Estérel est en attente d'autorisations pour mener à bien son **projet de chantier naval écologique certifié HQE** (Haute Qualité Environnementale).

En périphérie du site Natura 2000

En périphérie du site, on compte **8 autres chantiers navals** concernant des unités de 12 à 40 mètres et **5 aires de carénage** pour des unités de 6 à 24 mètres. Selon leurs équipements en matière de gestion des effluents, ces activités peuvent avoir des effets sur la qualité de l'eau et la biodiversité marine.

Tableau 2 : Caractéristiques des chantiers navals situés en périphérie proche du site Natura 2000

Port associé	Nom du chantier	Taille maximale des unités traitées	Équipement en matière de gestion des effluents ?
Port Marina Baie des Anges	Bleu Mer	24m (75 tonnes)	oui
Port Vauban	Antibes Marine Chantier (6996m ²)	de 15 à 30m	oui
Port Vauban	Chantier Naval du Fort Carré (1000m ²)	de 12 à 14m	oui
Port Vauban	Chantier Naval Vauban Services (1138m ²)	de 12 à 14m	oui
Port Vauban	Chantier Naval du port Vauban (1222m ²)	de 12 à 14m	oui
Port Vauban	Trawler Yacht Services (1000m ²)	de 12 à 14m	oui
Port Gallice	Nautic 2000	20m (27 tonnes)	oui
Port Camille Rayon	Chantier Naval de Golfe Juan	40m (100 à 200 tonnes)	partiellement équipé
Port associé	Aire de carénage	Taille maximale des unités traitées	Équipement en matière de gestion des effluents ?
Port de la Salis	1 gérée par le port, gratuite pour les sociétaires	6m	en projet
Port de Golfe Juan	2 publiques	12m (15 tonnes)	oui
Port du Mouré Rouge	1 publique pour les unités jusqu'à 10m	14m	oui
Port de Cannes	1	24m (100 tonnes)	oui

(Cf. Atlas cartographique, carte n° 57)

- L'association Riviera Yachting Network est un **réseau d'entreprises** de réparation, maintenance et services aux yachts sur le littoral méditerranéen français et plus particulièrement en PACA. Elle s'est spécialisée dans la filière du yachting professionnel. Elle constitue une interface entre les entreprises qu'elles représentent et le monde institutionnel.

- La grande plaisance étant très présente sur le site, deux **associations d'équipages professionnels** se sont implantées à Antibes : le Groupement des Equipages Professionnels du Yachting (GEPY) qui concerne principalement les équipages français et the Professional Yachtsmen's Association (PYA) regroupant les équipages anglophones.

- De **nombreux grands évènements**, liés à la plaisance et plus particulièrement au yachting, reconnus au niveau international, ont lieu à Cannes et Antibes : le Festival international de la plaisance, les Régates Royales, Antibes Yacht Show, etc.

- La location de bateaux, et d'autant plus la **location de bateaux sans permis**, est une activité de plus en plus importante dans le département. Elle participe à démocratiser l'accès à la navigation, mais, si aucune sensibilisation environnementale préalable n'est réalisée, elle contribue également à l'émergence de comportements non adaptés au milieu marin. Sur le littoral de Théoule à Saint-Laurent-du-Var, 27 entreprises de location de bateaux (à moteur et inférieurs à 24m) ont été recensées dont 6 louent également des bateaux sans permis.

Effets positifs de la plaisance

- Retombées socio-économiques importantes

Selon une étude de la CCI Nice Côte d'Azur en 2011, les **retombées économiques directes** des ports de Cannes et de Golfe-Juan en 2009 sont respectivement de 52,1 millions d'euros et de 20,4 millions d'euros. Les **retombées économiques indirectes** liées à l'activité de la **petite plaisance** seraient de 1,7 millions d'euros pour le port de Cannes et de 1,1 million d'euros pour le port de Golfe-Juan. Quant au **yachting professionnel**, ses retombées économiques indirectes s'élèveraient à 16,1 millions d'euros pour le port de Cannes et à 1,1 millions d'euros pour le port de Golfe Juan.

- Démocratisation de l'accès à la mer

Effets négatifs de la plaisance

- Dégradation des herbiers de Posidonies en particulier, et des fonds marins en général, par arrachage lors de la remontée de l'ancre et par ragage sur le fond avec la chaîne (mouillages forains et zones de corps morts)
De plus, l'action répétée des ancres des navires sur l'herbier à posidonies engendre une érosion ou destruction des parties vivantes et diminue la tenue mécanique des rhizomes dans la matre, qui sont alors fragilisés face aux facteurs d'érosion naturelle comme l'hydrodynamisme.
- Contribution à la propagation d'espèces envahissantes
- Ombre portée sur les herbiers durant la saison estivale (notamment dans zone fortement fréquentée) freinant la photosynthèse et donc le développement des herbiers.
- Abandon de macrodéchets
- Rejets d'eaux grises et noires
- Rejets d'hydrocarbures
- Diffusion de substances toxiques par les peintures
- Dérangeant de la faune par le bruit des moteurs et parfois le non-respect de la réglementation en matière de vitesse

Conflits d'usage

- Entre petits et gros plaisanciers pour le partage de l'espace et sur le respect des réglementations.
- Entre ports/plaisanciers et activités terrestres : la majorité de la pollution marine est d'origine terrestre (rejets urbains), de nombreux vallons et émissaires pluviaux débouchent dans les ports.
- Entre plaisanciers et pêcheurs pour le partage de l'espace, en particulier l'été, dû au nombre important de bateaux de plaisance.

Illustration 5 : Mouillages de navires de plaisance dans l'anse du Croûton - Août 2011



© Ville d'Antibes-Juan-les-Pins

Tendance évolutive

- La plaisance est une **activité qui se développe** comme en témoignent les listes d'attente pour obtenir une place à l'année dans un port. La **grande plaisance, dont la très grande plaisance**, est une activité qui s'est fortement accrue au cours de la dernière décennie et qui est actuellement **en pleine croissance**.
- Les **ports** à proximité du site Natura 2000 sont tous **saturés** pour les places dites « à l'année » qui font l'objet de longues listes d'attente. Le littoral étant déjà fortement artificialisé, il apparaît difficile aux ports d'augmenter de manière significative leur capacité. Certains essaient toutefois de gagner sur la mer comme l'a prévu le projet de prolongation du bassin de grande plaisance du port Vauban, mais le coût d'un tel ouvrage est très important et les contraintes environnementales sont souvent fortes.
Il est, par contre, beaucoup plus facile pour les ports de proposer des places dites « de passage » pour de courts ou moyens séjours.
La plupart des ports travaillent donc à la fois sur une **optimisation de leur plan d'eau** afin de gagner quelques places et sur sa **dynamisation** afin d'augmenter le nombre de places de passages libérées par les plaisanciers naviguant.
- L'importante fréquentation du site est, en outre, liée aux **milieux naturels** qu'offre encore la Côte d'Azur (côtes rocheuses du Cap d'Antibes, îles de Lérins, eaux claires). **La gestion durable du littoral et du milieu marin apparaît donc indispensable au maintien d'un tourisme maritime qui fait vivre de nombreux azuréens.**