

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

VILLE DE CANNES

ENQUETE PUBLIQUE

DEMANDE D'AUTORISATION

D'OCCUPATION TEMPORAIRE

DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

pour la

CREATION D'UNE ZONE DE MOUILLAGES ET

D'EQUIPEMENTS LEGERES

AUX ABORDS DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

RAPPORT D'ENQUETE

DU

COMMISSAIRE ENQUETEUR



Sommaire

Le présent rapport d'enquête comporte deux parties :

Première partie Rapport d'enquête du Commissaire enquêteur

Chapitre 1	Généralités	4
1.1	Objet de l'enquête	4
1.2	Présentation de l'ensemble du dossier d'enquête	4
1.3	Cadre juridique	4
1.4	Nature et caractéristiques du projet	5
1.5	Composition du dossier	6
A	Nomination du Commissaire enquêteur par le Tribunal administratif	6
B	Dossier présenté au public :	6
	1 - Dossier de modification	6
	2 - Pièces administratives	6
C	Pièces intervenues en cours d'enquête	7
D	Publicité et information du public relatifs à l'enquête	7
Chapitre 2	Organisation et déroulement de l'enquête publique	8
2.1	Désignation du Commissaire enquêteur	8
2.2	Modalités de l'enquête	8
2.3	Incidents relevés au cours de l'enquête	8
2.4	Climat de l'enquête	9
2.5	Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres	9
2.6	Relation comptable des observations du public	9
Chapitre 3	Analyse des observations	9
3.1	Notification du Procès verbal des observations d'enquête	9
3.2	Notification du Mémoire en réponse	10
3.3	Analyse proprement dite des observations du public	10
3.3.1	- L'espace de liberté de la mer	10
3.3.2	- Mouillages forains et occupation du domaine maritime	11
3.3.3	- ZMEL et protection de l'environnement	12
3.3.4	- Avis de la DREAL	12
3.3.5	- ZMEL de Cannes et sauvegarde du patrimoine archéologique	12
3.3.6	- Capacité d'accueil pour 30 bateaux	13
3.3.7	- Principe d'organisation des mouillages	13
3.3.8	- Fiabilité du système d'ancrage retenu	13
3.3.9	- Prix du système d'ancrage retenu	15
3.3.10	- Mise en concurrence pour la réalisation des travaux	16
3.3.11	- Transposition du Projet de Cannes avec celui de Villefranche sur Mer	16
3.4	Analyse des observations de la Ville de Cannes	17
3.6	Analyse proprement dite des observations du commissaire enquêteur	17
Chapitre 4	Conclusions	18

A cette première partie s'ajoute

Liste des pièces jointes au rapport du commissaire enquêteur

Comporte 1 page sommaire et 26 pièces jointes

Liste des pièces annexes au rapport du commissaire enquêteur

Comporte 1 page sommaire et 7 Annexes

Deuxième partie

Conclusions motivées du Commissaire enquêteur

Constituée du document séparé :

Conclusions motivées

De l'enquête d'Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime pour la création d'une zone de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) aux abords de l'Île Sainte Marguerite par la Ville de Cannes

Comporte 6 pages



RAPPORT D'ENQUETE

PREMIERE PARTIE

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Chapitre 1 Généralités

1.1 Objet de l'enquête

L'enquête publique, objet des présentes, concerne la "demande d'Autorisation d'occupation temporaire" (AOT) du domaine public maritime pour la création d'une "zone de mouillages et d'équipements légers" (ZMEL) aux abords de l'Île Sainte Marguerite par la Ville de Cannes

En d'autres termes, aux abords de l'île Sainte Marguerite, en saison estivale et touristique, de très nombreux bateaux posent l'ancre pour des séjours plus ou moins longs. Ces mouillages "forains" non réglementés occasionnent des nuisances, des dégradations, des incivilités, des dangers tant sur les fonds marins qu'en surface.

Pour réduire ces nuisances, la Ville de Cannes envisage l'installation à poste fixe de bouées chaque année entre les mois de mai et d'octobre dans ce secteur.

Cette installation de bouées constitue la zone de mouillages et d'équipements légers, la ZMEL.

Pour la réaliser, elle demande une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime pour une durée de 15 ans renouvelable, l'AOT.

Cette zone de mouillages sera organisée au travers d'un règlement de police dont le projet figure à l'enquête.

Bien que la création de la ZMEL soit en fait une mesure d'accompagnement au projet de confortement des digues Laubeuf et du large du vieux port de Cannes, elle sera ici considérée à part entière.

1.2 Présentation de l'ensemble du dossier d'enquête

La réalisation de tels équipements est soumise aux règles de l'environnement, de la propriété des personnes publiques, d'urbanisme.

La procédure présente une phase d'information du public par enquête avec nomination d'un Commissaire Enquêteur.

A l'issue de l'enquête le Commissaire Enquêteur doit formuler son avis personnel sur la globalité du projet soumis à l'enquête.

A cette fin, le Commissaire Enquêteur prend connaissance du dossier établi par les services de la Mairie, de leurs commentaires, visite les lieux, écoute le public lors de l'enquête, étudie et analyse les dires, émet son avis personnel justifié.

1.3 Cadre juridique

Comme le spécifie en particulier l'arrêté portant ouverture d'une enquête publique relative à l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime pour la zone de mouillages et d'équipements légers de l'anse Sainte Anne au nord de l'Île Sainte Marguerite située sur la commune de Cannes, la présente enquête est soumise aux

- Code de l'environnement, pour la procédure et surtout pour son évaluation au cas par cas des incidences Natura 2000 au regard de l'environnement.
- Code général de la propriété des personnes publiques pour l'occupation temporaire concernant les zones de mouillages,
- Code de l'urbanisme pour son zonage au PLU de Cannes
- Codes du tourisme, du transport pour la gestion de la zone

Auxquels s'ajoutent les textes et règlements français et européens visant à protéger le littoral et les milieux marins.

Et s'appuie sur

- La Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Cannes du 16 Juillet 2018,
- L'avis de la Direction Générale des Finances Publiques du 16 Avril 2018,
- L'avis de la Commission Nautique Locale du 26 Mars 2018,
- L'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites du 20 Mars 2018,
- Le récépissé de dépôt en Préfecture des Alpes Maritimes de déclaration valant autorisation de commencement immédiat de travaux du 9 Juin 2017, relatant les différents textes relatifs à l'aménagement et la gestion des eaux (SDAGE), à la protection des espèces végétales et animales marines protégées, aux travaux réalisés avec le milieu aquatique,
- L'arrêté du Préfet de Région Provence Alpes Côte d'Azur du 6 Décembre 2016 portant décision d'examen au cas par cas en application au Code de l'environnement, rappelant le classement en zone spéciale de conservation des Iles de Lérins, leur l'intérêt faunistique et floristique, du classement de l'île Sainte Marguerite et surtout que le projet est une mesure prioritaire identifié dans le document d'objectifs du site Natura 2000 " Baie et cap d'Antibes – Iles de Lérins ".

1.4 Nature et caractéristiques du projet

Le projet comme stipulé précédemment concerne la réalisation d'une zone de mouillages écologiques pour bateaux par ancrage dans le fond marin dans le but de restaurer le milieu marin fortement dégradé, grandes nacres, herbier de posidonies et le réhabiliter.

Chaque ancrage est constitué d'une bouée de surface attachée par l'intermédiaire d'une chaîne ou d'un bout (corde) à une ancre, scellée dans le rocher ou vissée dans le fond sableux. Un flotteur intermédiaire accroché à la chaîne ou au bout permet à la chaîne du fond de rester tendue et ainsi d'éviter de raguer.

L'amarrage des bateaux se fait directement sur la bouée de surface (également appelée "coffre") et pour éviter les collisions, chaque ancrage est disposé de telle façon que les bateaux décrivent autour des cercles dits d'évitement toujours distants les uns des autres.

Le projet comporte trente bouées d'ancrage, onze pour des tailles de 6 à 8 mètres, huit pour 8 à 12 mètres, six pour 12 à 15 mètres, cinq pour 15 à 20 mètres.

Ces équipements mis à disposition gratuitement aux plaisanciers s'accompagnent d'obligations à respecter formulées dans le règlement dont le projet est porté dans le dossier.

Ce règlement stipule les modalités de gestion des emplacements, les procédures d'admission et de séjour, les conditions de navigation, mouvements et mouillages, les équipements minimum requis, les obligations, interdictions et responsabilités de chacun, prévoit les obligations relatives à la sécurité, la prévention des risques, les modalités de gestion des déchets et le maintien de la qualité des eaux contre la pollution, les dispositions à prendre en cas d'avarie complétés du dispositif de répression en cas d'infraction.

1.5 Composition du dossier

Le dossier d'enquête comporte :

A Nomination du Commissaire enquêteur par le Tribunal administratif

Demande par la Préfecture des Alpes Maritimes au Tribunal Administratif de désigner un Commissaire enquêteur

Pièce jointe A1

Décision du 4 Décembre 2018 n° E18000048 /06, Désignation du Commissaire enquêteur par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nice

Pièce jointe A2

Déclaration sur l'honneur du Commissaire en enquêteur en date du 12 Janvier 2019

Pièce jointe A3

B Dossier présenté au public :

1 – Dossier principal constitué de :

- Demande d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime,
- Dossier de déclaration au titre des articles L-214-1 et suivants du code de l'environnement – Dossier d'incidences Natura 2000,
- Rapport d'études préliminaires et d'avant projet,
- Conditions d'état de mer devant le fort de l'Île de Sainte Marguerite,
- Relevé de la biocénose, étude des herbiers de posidonie et des grandes nacres.

Le détail de ce dossier, disponible en version papier ou dématérialisé, ne sera pas reproduit ici, il convient de s'y reporter.

Ce dossier est complété par :

2 - Pièces administratives

2.1 Arrêté portant ouverture d'une enquête publique relative à l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime pour la zone de mouillages et d'équipements légers de l'anse Sainte Anne au nord de l'Île Sainte Marguerite située sur la commune de Cannes, du 19 Février 2019

Pièce jointe B1

2.2 La Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Cannes du 16 Juillet 2018,

Pièce jointe B2

2.3 L'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites du 20 Mars 2018,

Extraits Pièce jointe B3

2.4 L'avis de la Commission Nautique Locale du 26 mars 2018,

Extraits Pièce jointe B4

2.5 L'avis de la Direction Générale des Finances Publiques du 16 Avril 2018,

Pièce jointe B5

2.6 Le récépissé de dépôt en Préfecture des Alpes Maritimes de déclaration valant autorisation de commencement immédiat de travaux du 9 Juin 2017, relatant les différents textes relatifs à l'aménagement et la gestion des eaux (SDAGE), à la protection des espèces végétales et animales marines protégées, aux travaux réalisés avec le milieu aquatique

Pièce jointe B6



2.7 L'arrêté du Préfet de Région Provence Alpes Côte d'Azur du 6 Décembre 2016 portant décision d'examen au cas par cas en application au Code de l'environnement, rappelant le classement en zone spéciale de conservation des Iles de Lérins, leur l'intérêt faunistique et floristique, du classement de l'île Sainte Marguerite et surtout que le projet est une mesure prioritaire identifié dans le document d'objectifs du site Natura 2000 " Baie et cap d'Antibes – Iles de Lérins "

Extraits Pièce jointe B7

2.8 Projet de règlement de police de la ZMEL

Pièce jointe B8

C Pièces intervenues en cours d'enquête

Ces pièces ont été mises à la disposition du public en cours d'enquête :

- Les questions et les réponses Commissaire Enquêteur formulées en vue de la réunion du 25 Janvier 2019 et leur réponse

Pièce jointe C1

- Le Registre d'enquête et les observations qu'il contenait.

Pièce jointe C2

Observations auxquelles était ajouté dès réception :

- Le courriel reçu sur le site Internet de la Préfecture des Alpes Maritimes.

Pièce jointe C3

Ces éléments sont joints au présent rapport et font l'objet de l'article 2.6 Relation comptable des observations ci après.

D Publicité et information du public relatifs à l'enquête

1 - Certificats d'affichage en Mairie de Cannes de début et de fin

Pièce jointe D1a et b

2 – Affiche jaune et/ou Avis d'enquête

Pièce jointe D2

3 - Parutions dans la presse

- Parution Nice Matin du 22 Février 2019

Pièce jointe D3

- Parution L'avenir du 22 Février 2019

Pièce jointe D4

- Parution Nice Matin du 15 Mars 2019

Pièce jointe D5

- Parution L'Avenir du 15 Mars 2019

Pièce jointe D6

4 - Parutions dématérialisées

- La ville de Cannes a informé le public de son projet de création de zone de mouillages sur son site Internet. Ce site présentait le projet et comportait toutes les pièces du dossier en téléchargement.

• *Pièce jointe D7*

- La préfecture des Alpes Maritimes a également mis en ligne le projet sur son site avec toutes les pièces du dossier en téléchargement.

• *Pièce jointe D8*

Toutes les pièces jointes sont produites à la fin du présent document,

Chapitre 2 Organisation et déroulement de l'enquête publique

2.1 Désignation du Commissaire enquêteur

Par sa Décision du 4 Décembre n° E18000048 /06, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nice a désigné Monsieur Willy FIARD en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête objet des présentes.

Le 12 Janvier 2019 Monsieur Willy FIARD a déclaré sur l'honneur de ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou à quelque titre que ce soit.

2.2 Modalités de l'enquête

Réunions préparatoires

En Mairie de Cannes

Le 25 Janvier 2019 une réunion s'est tenue au cours de laquelle étaient présents des représentants de la Direction Départementale des Territoires et de la mer, de la Mairie de Cannes.

La réunion a permis de déterminer les modalités administratives de l'enquête, de mise à disposition au public du dossier de demande sur les sites Internet de la Mairie et de la Préfecture et arrêter les différentes dates de l'Enquête publique avec les permanences du Commissaire enquêteur.

Les différentes dates ont été arrêtées afin de finaliser l'affichage :

- Début d'enquête le 11 Mars 2019,
- Fin d'enquête le 29 Mars 2019,

L'accueil est prévu aux heures d'ouverture au public en Mairie de Cannes du lundi au vendredi de 8h 00 à 17h 30,

Permanence avec présence du Commissaire enquêteur en Mairie de Cannes, annexe 31 Boulevard de la Ferrage :

- Le lundi 11 Mars 2019 de 8h 00 à 17h 30 ,
- Le mardi 19 Mars 2019 de 8h 00 à 17h 30 ,
- Le Vendredi 29 Mars 2019 de 8h 00 à 17h 30 ,

La réunion a porté en outre sur la tenue des permanences, de la mise à disposition du dossier pour consultation du public pendant l'enquête.

Les questions du commissaire enquêteur ont également reçu réponse et le site en mer a été visité.

Constats du Commissaire enquêteur

- Les 11, 19 et 29 Mars 2019, l'arrêté au format affiche de couleur jaune constituant l'Avis d'enquête publique est présent contre la vitre juste à côté de l'entrée des bureaux de la Mairie annexe 31 Boulevard de la Ferrage à Cannes.
- Parution des avis d'enquête dans le journal Nice Matin.
- Présence de l'ordinateur mis à la disposition du Public.
- Mise en ligne du dossier d'enquête publique sur les sites Internet de la Ville de Cannes et de la Préfecture des Alpes Maritimes.
- Vérification du bon fonctionnement de la messagerie mise à disposition destinée à recevoir les observations du public effectuée.

2.3 Incidents relevés au cours de l'enquête

Aucun incident n'est venu troubler le bon déroulement de l'enquête.

2.4 Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans un climat extrêmement serein ce d'autant plus que très peu de personnes se sont mobilisées.

2.5 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres

L'enquête s'est terminée par la clôture du registre le 29 Mars 2019 à 17h 30 avec visa du Commissaire enquêteur porté sur le registre tenu en Mairie annexe de Cannes.

Le Commissaire enquêteur dès la fin de la dernière permanence et de la clôture des registres a pris possession de l'ensemble du dossier d'enquête publique et du registre complété des courriers reçus en Mairie.

A noter que le Commissaire enquêteur, a quitté effectivement la Mairie peu après la fin de la permanence et a constaté qu'aucune personne ne se soit présentée.

2.6 Relation comptable des observations du public

L'enquête a peu mobilisé le public et deux visites ont eu lieu dont la première lors de la permanences en Mairie de Cannes le premier jour.

- La consultation du dossier a donné lieu à :
 - Pour la première visite, aucune mention écrite sur le registre par la personne, le commissaire enquêteur mentionnant seulement son passage,
 - Pour la seconde, un texte manuscrit portant sur plusieurs observations porté sur le registre d'enquête,

Pièce jointe n° C2

- La consultation du dossier n'a donné lieu à aucun document reçu en Mairie par courrier ou remis en main propre.
- La consultation du dossier mis en ligne sur le site Internet de la ville de Cannes et de la Préfecture des alpes Maritimes a donné lieu à un seul commentaire reçu par courriel, copie insérée dans le registre d'enquête dès réception.

Pièce jointe n° C3

- La consultation du dossier n'a donné lieu à aucune observation orale pertinente pendant les permanences.

Lors de la visite du 25 Janvier 2019 sur le site de la ZMEL, le Commissaire enquêteur avait demandé par écrit quelques explications et précisions sur le dossier et les réponses lui ont alors été données.

Ces questions et leurs réponses font l'objet du document joint, ce document a été mis à disposition du public avec le dossier d'enquête.

Pièce jointe C1

Chapitre 3 Analyse des observations

Dans les délais impartis, le Commissaire enquêteur a établi le rapport de synthèse des observations formulées par le public. Ce document et ses pièces jointes se trouvent à la fin du présent rapport.

Pièce jointe C4a

3.1 Notification du Procès verbal des observations d'enquête

Le Procès verbal des observations d'enquête, établi par le Commissaire enquêteur a été remis moins d'une semaine après clôture du registre, le 2 Avril 2019 par courriel à la personne en charge du dossier en mairie de Cannes avec accusé de réception et également une transmission par simple courrier.

Pièces jointes C4b

3.2 Notification du Mémoire en réponse

L'ensemble du dossier étant suffisant pour instruire les observations du public, le Commissaire enquêteur n'a pas formulé de nouvelles questions avec le rapport de synthèse excepté la demande faite au cours de l'enquête.

Pièce jointe C5

La Mairie avant le délai imparti de 15 jours après remise du PV a répondu à l'un des points non documentés dans le dossier. Ce commentaire apporte certaines lumières au Commissaire enquêteur pris en compte ci après.

3.3 Analyse des observations du public

Les observations du public sont analysées dans le Procès verbal des observations d'enquête pour en faire la synthèse sous forme de thèmes.

Après classement, les thèmes sont les suivants :

- L'espace de liberté de la Mer
- Mouillages forains et occupation du domaine maritime
- ZMEL et protection de l'environnement
- Avis de la DREAL
- ZMEL de Cannes et sauvegarde du patrimoine archéologique
- Capacité d'accueil pour 30 bateaux
- Principe d'organisation des mouillages
- Fiabilité du système d'ancrage retenu
- Prix du système d'ancrage retenu
- Mise en concurrence pour la réalisation des travaux
- Projet de ZMEL de Cannes et projet de ZMEL de Villefranche sur Mer

En voici l'analyse et les commentaires à la lumière du dossier, de documentation et des règlements en vigueur.

3.3.1 L'espace de liberté de la Mer

Effectivement la mer est un espace de liberté mais ce n'est pas pour autant qu'il n'y a pas de limites, d'autres l'utilisent pour l'agrément, le travail et surtout elle reste un espace dangereux qui nécessite la mise en place de secours.

La mer est également un espace sensible, sujet à pollution, à destruction alors que ce milieu régule l'environnement, en particulier la photosynthèse transformant le gaz carbonique en oxygène.

La mer, en particulier en période estivale, par son attrait, est très fortement utilisée par les baigneurs, les plaisanciers, les professionnels.

De fait elle doit être partagée par tous. Le comportement de chacun n'étant pas toujours responsable, des règles de respect doivent être édictées pour éviter les conflits et éviter que quelques uns se l'approprient au détriment des autres.

Dès Septembre 2010 la Préfecture maritime et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence Alpes Côte d'Azur (DREAL PACA) ont souhaité élaborer, avec l'assistance du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Méditerranée, une stratégie commune aux services de l'Etat pour la gestion des mouillages des navires de plaisance à l'échelle de la façade méditerranéenne. Cette stratégie fait l'objet d'une publication " Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance " dont quelques extraits significatifs sont joints en annexe.

Six grands principes y ont été définis :

- 1/ La mer est un bien commun et le domaine public maritime est inaliénable
- 2/ Le développement de la plaisance ne doit pas se faire au détriment des autres usages
- 3/ Le développement de la plaisance doit respecter la qualité environnementale et paysagère des sites
- 4/ Le mouillage n'a pas vocation à répondre à l'insuffisance structurelle de places dans les ports
- 5/ Le mouillage doit être une pratique temporaire et saisonnière
- 6/ La liberté du plaisancier doit s'accompagner d'un comportement responsable vis-à-vis de l'environnement et des autres usages

Chacun peut se procurer l'intégralité du document sur Internet en mentionnant sur les moteurs de recherche le nom du document : Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance.

Extraits du document " Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance " Annexe 1

Le commissaire enquêteur après demande à la DREAL PACA, Service Biodiversité, Eau et Paysages, Mission milieu marin et littoraux, a reçu confirmation que ce document de 2010 est toujours pertinent et en vigueur et qu'il sera très prochainement complété par un volet opérationnel en cours de validation, dont une version quasi-finalisée est consultable sur internet.

Les principes ci-dessus sont les garde-fous de l'espace de liberté offert par la Mer.

3.3.2 Mouillages forains et occupation du domaine maritime

La personne rencontrée le premier jour s'inquiétait de voir son mouillage actuel situé dans la zone d'interdiction prévue dans la ZMEL.

Au travers de la discussion, ce mouillage a semblé être permanent, la personne vivant apparemment sur son bateau.

Si ce point était avéré, il s'agirait d'une appropriation des lieux non conforme aux règles d'utilisation de l'espace public maritime sauf si celui ci était titulaire d'une autorisation temporaire individuelle.

En effet, l'Article L2122-1 du Code général de la propriété des personnes publiques précise " Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous ".

De plus la notion de droit d'usage est ébauchée dans les Articles L2122-2 et 3 du même code " L'occupation ou l'utilisation du domaine public ne peut être que temporaire " et " L'autorisation présente un caractère précaire et révocable ".

Extraits du Code général de la propriété des personnes publiques Annexe 2

Cette notion est développée dans le chapitre 4 du document " Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance " que l'on pourra consulter par ailleurs.

Les mouillages sans titre ne peuvent être qu'une pratique temporaire et saisonnière



3.3.3 ZMEL et protection de l'environnement

Le dire en pièce jointe 3 confirme que les zones de mouillages et d'équipements légers sont une grande avancée pour la protection du milieu marin.

Pièce jointe 3

De façon générale, comme le précise le dossier et développé dans le document du CETE d'Aix en Provence, la multiplication des mouillages libres (forains) apporte sa part de destruction des herbiers avec toutes les conséquences que cela implique en particulier à cause des ancres qui outre labourent (raguent) le fond, arrachent les plants à chaque remontée.

Les mouillages à proximité de l'île Sainte Marguerite ne peuvent échapper à ce constat.

Les déchets tant solides que liquides ne sont pas toujours traités de façon raisonnable par les plaisanciers et sont souvent déversés directement dans la mer accentuant les pollutions subies par les baigneurs proches.

Le contrôle des mouillages et sa gestion apporte une solution à ces problèmes environnementaux.

Les ZMEL contribuent à la protection des herbiers de posidonies et à la protection de l'environnement de façon générale contrairement aux ancrages forains nombreux notamment sur le site de Cannes.

3.3.4 Avis de la DREAL

Le même dire que ci-dessus s'interroge sur l'avis de la DREAL quant à la réalisation du projet de ZMEL.

Une lecture du dossier, en particulier l'arrêté du Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, AE-F09316P0179 du 6 Décembre 2016 considère un impact positif du projet sur l'environnement, c'est l'avis de l'Autorité environnementale.

A noter également que la DREAL a participé à l'élaboration du document du CETE d'Aix en Provence mentionné ci-dessus, document qui traite largement de la réalisation des ZMEL. La DREAL a confirmé la validité de ce document et élabore actuellement un volet opérationnel en cours de validation.

L'avis favorable à la réalisation du projet de ZMEL a été rendu par la Préfecture de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, autorité environnementale

3.3.5 ZMEL de Cannes et sauvegarde du patrimoine archéologique

Le dire porté sur le registre d'enquête mentionne la présence de vestiges Romains dans la zone de mouillages projetée, épaves et port.

Les ancrages à vis de type hélicoïdale sont mis en place et démontés sans abîmer les racines. Lors de leur pose et dans l'éventualité où un obstacle serait intercepté, il sera aisé de les déplacer un peu et préserverait ce qui est rencontré dont une éventuelle épave.

Un registre mentionnant la présence de tous les obstacles rencontrés pourrait même constituer une pré reconnaissance archéologique.

Une campagne de reconnaissance archéologique prend du temps, elle retarderait la réalisation de la ZMEL.

Actuellement, les ancres abîment ou détruisent le fond marin ainsi que tout objet affleurant dont les épaves, retarder la réalisation de la ZMEL n'irait pas dans le sens de la sauvegarde de ce patrimoine ce d'autant plus qu'elle s'étend avec la mise en place d'une zone d'interdiction de mouillage qui lui est associée.

La réalisation de la ZMEL permettra de sauvegarder le patrimoine archéologique dans l'attente que d'éventuelles fouilles marines soient effectuées.

Un registre des obstacles d'intérêt archéologique se devrait d'être mis en place lors des travaux.

3.3.6 Capacité d'accueil pour 30 bateaux

Le dire en pièce jointe 3 affirme l'insuffisance du nombre de postes de mouillage " En saison plus de 200 bateaux, la ZMEL prévoit 30 postes et interdit le mouillage ailleurs ".

Cette affirmation concerne la passe entre les Iles.

et non le du projet dans l'anse Sainte Anne.

Cette affirmation est doublement fautive car :

- Le projet ne concerne pas la passe entre les îles mais l'anse Sainte Anne entre l'île Sainte Marguerite et la côte,
- Le projet interdit le mouillage autour de la ZMEL dans l'anse Sainte ANNE et pas la passe entre les îles.

De plus la lecture de la page 69 du dossier d'incidences Natura 2000 mentionne sur la base de relevés effectués été 2015 : " Le nombre de 30 navires envisagés dans le dossier CNPN (Conseil national de protection de la nature) semble cohérent avec les levés puisque la moyenne est autour de 20 avec un écart type de 8,6. C'est ce chiffre qui a été retenu pour la capacité de la ZMEL ".

La page 12 du " Rapport d'Etudes préliminaires et d'avant projet, article 2.4 Analyse des besoins " détaille les relevés effectués et les choix, nombre et dimensions des bateaux.

Le nombre de 30 mouillages est issu de relevés effectués par la Ville de Cannes pendant l'été 2015 et il est précisé que la fréquentation est stable ces dernières années.

3.3.7 Principe d'organisation des mouillages

Ce même dire indique comme problème que les 30 postes d'amarrage avec leur système occupent la place de 120.

Le dossier comporte l'avant projet sommaire dans lequel la Ville de Cannes doit faire le choix entre trois possibilités de gestion de la ZMEL :

- Elle fait payer les emplacements et gère en régie la gestion.
- Elle fait une Délégation de Service Public pour la gestion de la ZMEL.
- Elle laisse les emplacements libres et gratuits.

Et indique pour chacun les avantages et inconvénients : pour le dernier libres et gratuits, pratiquement le double de l'emprise pour cause d'obligation de sécurité, l'évitement.

C'est le choix "libres et gratuits" qui a été fait pour la capacité d'accueil de 30 places retenue.

A noter que le paysage d'une zone de mouillages de grandes dimensions restera ouvert et plus agréable que celui présenté par une accumulation de bateaux sur une faible surface, ce n'est pas du stockage de bateaux.

La grande surface de la ZMEL est la conséquence du choix de gestion de celle ci, " Emplacements libres et gratuits ", choix qui impose des règles sécuritaires, évitement à 360° autour du point d'ancrage.

Les mouillages diffus sur une grande zone respectent le paysage.

3.3.8 Fiabilité du système d'ancrage retenu

Le système d'ancrage retenu n'est autre que celui proposé dans le document " Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance ". Ce document a été élaboré par le CETE d'Aix en Provence, dont les compétences sont avérées (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement, service de l'État français dissous depuis pour constituer actuellement avec ses homologues le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, Cerema).

Ce document mentionne différents systèmes en fonction de la nature du fond marin.
Le choix retenu pour la ZMEL de Cannes est conforme, système à vis hélicoïdales type Harmony, dans un milieu sableux avec posidonies.
Après documentation, nombreux sites collectifs et individuels l'utilisant depuis longtemps

***Le système d'ancrage est prescrit par un bureau d'études de l'Etat notoirement compétent.
Il est réalisé depuis de nombreuses années dans ce type de milieu, sable et posidonies avec succès***

Sur le plan technique, le dimensionnement de ce type d'ancrage va être fonction de la longueur et du nombre de vis en fonction des efforts à reprendre. Le cahier des charges destiné aux entreprises qui réaliseront les travaux est censé les préciser. L'arrachement d'une vis occasionnerait des dommages tant au bateau amarré qu'à l'herbier et impose un cahier des charges précis.

Pour être et rester fiable le matériel se devra d'être bien utilisé et bien entretenu et en outre avoir été correctement fabriqué et installé.

A noter que l'avant projet a prévu un surdimensionnement du besoin " Nous avons intentionnellement choisi d'augmenter le nombre de place vers les bateaux de taille plus importante car les plus petits pourront s'y installer mais pas l'inverse " (voir page 12 du Rapport d'Etudes préliminaires et d'avant projet, article 2.4 Analyse des besoins).

Pour être fiables les ancrages doivent être correctement dimensionnés en fonction des bateaux à recevoir, du sol...

Les plaisanciers doivent respecter les conditions d'utilisation et le gestionnaire les entretenir correctement.

L'obligation de résultats impose une réciprocité entre fabricant du matériel (vis, chaînes, cordages, accastillage) et le poseur : matériel fiable et poseur fiable.

Chacun des intervenants, ingénieur conseil, fournisseurs, entreprises.. est en conséquence engagé avec sa propre responsabilité et garantie face à d'éventuels problèmes voire sinistres.

Il devient alors évident d'imposer certaines qualifications réciproques pour ne pas avoir à se désengager en cas d'absence de compétence pour l'un des maillons.

Ce manquement entraînerait en outre le désistement des assureurs susceptibles d'intervenir.

La garantie du fabricant du matériel ne fait pas obstacle à la pose par du personnel attiré, au contraire et apporte des gages de qualité, à noter que pour un même matériel plusieurs entreprises peuvent être agréées et réciproquement.

En cas d'incident ou sinistre la responsabilité de chaque intervenant serait engagée pour la part qui lui incombe sans oublier celle de l'utilisateur, entreprise de maintenance...

Afin de ne pas surcharger les ancrages, bien que libres, les bateaux doivent être informés de l'emplacement à utiliser : une certaine police doit être instituée afin que n'importe qui fasse n'importe quoi avec n'importe quoi.

A ce sujet Monsieur PERFETTO affirme que le projet se fait au détriment de la sécurité : Plutôt que d'écrire " Ils ne prennent aucun risque ", il aurait été préférable d'écrire "ils ne font prendre aucun risque aux usagers pour leur sécurité "

En effet les ancrages ont des limites, celles pour lesquelles ils ont été construits (cahier des charges cité plus haut).

Au delà de certaines conditions de mer, il convient de rallier un emplacement plus sécurisé pour ne pas risquer de dépasser les limites prévues au risque de rompre,

Demander aux plaisanciers leurs assurances, leurs papiers de navigation, la conformité de leur embarcation c'est aussi un gage de garantie de respecter les autres en cas de problème, ne pas mettre les autres et soi même en danger et être en mesure d'assumer leur responsabilité.

C'est le but du règlement de police de la zone de mouillages, document que le Commissaire enquêteur a souhaité le présenter au public.

Pour ce faire il a été inclus dans sa forme provisoire au dossier d'autorisation tel que mentionné dans la pièce jointe C1, ce dès la première réunion avec accord commun.

Le règlement informe les utilisateurs de leurs obligations pour respecter les ouvrages mis à leur disposition, les autres utilisateurs sans oublier leur propre sécurité.

Ceci s'inscrit dans les objectifs de la stratégie en Méditerranée, la liberté du plaisancier qui doit s'accompagner d'un comportement responsable.

Ce règlement est en outre une obligation demandée par le Code du Tourisme dans son article R341-4.

Extraits du Code du Tourisme Article R341-4 Annexe 3

Le règlement de police est une obligation légale et permet de définir un cadre de liberté dans le respect de tous les usagers et de l'environnement.

Vérifier que chaque embarcation au mouillage soit en bon état de navigation, dispose des assurances et documents réglementaires consiste à confirmer le comportement responsable des utilisateurs.

Un point de détail apparaît intéressant dans les commentaires de Monsieur PERFETTO, " Pas d'élasticité ". Cette notion sur les lignes d'amarrage n'est pas apparue dans le dossier.

Elle présente un intérêt pour réduire les chocs en cas de mer mauvaise et peut aisément être prévue tant par le choix des matériaux que dans les accessoires composant la ligne de mouillage.

La notion de souplesse d'un ligne de mouillage présente un intérêt pour préserver l'ensemble mouillage- bateau.

3.3.9 Prix du système d'ancrage retenu

Tout d'abord, les montants de travaux notés pages 10, 11 et 12 du Dossier d'Incidences Natura 2000 sous la désignation "appréciation, estimation sommaire des dépenses" sont donc à prendre selon leurs propres termes.

Il ne s'agit pas d'un " prix de revient incongru qui n'a pas lieu d'être " comme indiqué dans le dire en pièce jointe 3.

Cette estimation est l'une des obligations faites par le Code général de la propriété des personnes publiques dans son Article R2124-41

Extrait du Code général de la propriété des personnes publiques Annexe 4

A noter que dans le document " Demande d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime" le titre du paragraphe 5 "Devis des dépenses envisagées", dans le sommaire et à la page 13, prête à confusion puisque le chiffres ne sont pas issus de devis de travaux établis par des entreprises mais sont de simples évaluations.

Les estimations sont cohérentes avec d'autres réalisations récentes,

- ZMEL AGDE Coût total 265 000 € dont 130 000 € d'installation soit pour 41 emplacements 3 170 Euros environ l'un.
- ZMEL secteur RAYOL Coût d'installation 153 000 € HT, travaux préparatoires et confection des mouillages pour 50 emplacements soit 3 100 € HT environ l'un.
- ZMEL secteur CANADEL Coût d'installation 197 840 € HT, travaux préparatoires et confection des mouillages pour 70 emplacements soit 2 830 € HT environ l'un.

Extraits ZMEL AGDE et RAYOL CANADEL Annexe 5 et 6

Le projet présente une estimation de 113 000 Euros HT pour le coût d'investissement des 30 mouillages soit 3 770 Euros HT l'un et non 7 000 Euros annoncés dans le dire 3.

Dans l'éventualité où l'on prend en compte le coût global, investissement et entretien sur 10 ans estimé à 263 000 Euros HT, le coût à la place serait de 8770 Euros HT environ et non 7 000.

Dix ans sont la durée de vie moyenne de tels équipements en milieu marin reconnu agressif.

Le dire 3 mentionne un prix de 350 € fourniture et pose de chaque bouée sur le marché. Ce prix est probablement cohérent avec une installation individuelle réalisée de façon très sommaire dont les résultats sont ceux de vis en tire bouchon qui se dévissent seules en tirant dessus pour cause de vis mal dimensionnée, d'un enfoncement insuffisant, d'une longueur de ligne de mouillage insuffisante ou autre.

Les estimations sont dans le cadre de réalisations existantes en Méditerranée réalisées avec le professionnalisme de rigueur

3.3.10 Mise en concurrence pour la réalisation des travaux

SAFEGE est un bureau d'études, Ingénieur conseil, filiale ingénierie pluridisciplinaire de SUEZ ENVIRONNEMENT.

SAFEGE intervient auprès des collectivités, autorités publiques, délégataires de services publics, clients privés et industriels pour concevoir des solutions d'aménagement durable.

SAFEGE, prestataire unique, a reçu l'attribution d'une mission classique de conseil dite Prestations Intellectuelles, pour la réalisation de la ZMEL après mise en concurrence et sélection sur 12 offres reçues.

Extraits Acte d'engagement SAFEGE Annexe 7

SAFEGE a dressé tous les documents nécessaires à la demande d'AOT et établira le cahier des charges pour la consultation des entreprises et assurera le contrôle des travaux Ces indications ont été communiquées et confirmées à la demande du commissaire enquêteur par le représentant du Maître d'Ouvrage au cours de l'enquête.

Ce n'est en aucun cas une entreprise de travaux maritimes qui d'ailleurs sont présentes en grand nombre sur ce marché et en particulier sur le littoral méditerranéen, plus d'une dizaine ce qui permettra d'ouvrir à la concurrence la prochaine consultation pour les travaux.

En effet, Il s'agit d'un marché public dont les procédures doivent impérativement être respectées sous peine d'annulation.

La consultation n'est donc pas verrouillée comme l'affirme le dire de Monsieur PERFETTO, et pour lui répondre : La concurrence est possible, les prix ne vont pas flamber, ne vont pas être au détriment de la sécurité, ne vont pas générer des épaves en perspective, la Commission d'Appel d'Offres de la Ville de Cannes en sera garante.

A noter que lors de l'adjudication des travaux, la Commission d'Appel d'Offres serait susceptible de ne pas ouvrir d'éventuelles offres à des entreprises filiales de SUEZ environnement pour raison de conflit d'intérêt, la boucle n'est pas bouclée, rien n'est verrouillé comme l'affirme Monsieur PERFETTO dans son dire " Le scandale des ZMEL ".

SAFEGE est un bureau d'études filiale de SUEZ Environnement et n'est pas une entreprise de travaux maritimes.

La réalisation des travaux sera confiée après appel d'offres.

Les entreprises susceptibles de réaliser ces travaux sont nombreuses et permettent la concurrence.

La réalisation de ce projet respecte dans son ensemble son cadre réglementaire.

3.3.11 Transposition du projet de Cannes avec celui de Villefranche sur Mer

Le projet de Cannes est un projet à part entière et n'a rien à voir avec celui de Villefranche sur mer.

Les procès d'intention exprimés dans le dire " Le scandale des ZMEL " ne sont pas recevables.

La transposition du projet de ZMEL de Cannes à celui de Villefranche sur Mer est hors sujet

3.4 Analyse des observations de la Mairie de Cannes

Les observations analysées ci dessus inclut celle formulée par la Mairie de Cannes en particulier celles relatives aux études, SAFEGE, et futurs travaux, appel d'offres.

3.6 Analyse proprement dite des observations du commissaire enquêteur

Quant à l'analyse du commissaire enquêteur

La première lecture du dossier de projet, la bibliographie a amené le commissaire enquêteur à aborder les zones de mouillage dans le contexte suivant :

La liberté offerte par la mer face au quotidien :

- A la responsabilité de chacun,
- Au manque de responsabilités,
- Au manque de respect envers les personnes et les biens,
- A l'égoïsme de chacun,
- Aux dérives que l'on constate trop souvent.

La plaisance se développe toujours et encore avec son cortège de conséquences, conflits de voisinage, pollution, destruction du milieu marin, insécurité...

La liberté a toujours des limites, là où commence celle des autres, quel que soit le domaine dans lequel elle s'exprime, civile, déplacements, opinions, culte... C'est là que les règles deviennent nécessaires.

Les objectifs en vue de maîtriser la pression et les impacts sur le milieu marin, d'organiser les usages sur le plan d'eau restent la trame de réflexion dans l'analyse du présent projet.

Quant aux délais mentionnés dans le dossier

Le commissaire enquêteur remarque une discordance dans les durées :

- La Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Cannes autorise Monsieur le Maire à engager la procédure de création et occupation pour une durée de 5 ans.
- La demande d'occupation temporaire du domaine public maritime du dossier d'enquête, objet du rapport, porte sur une durée de 15 ans renouvelable.
- La Direction Générale des Finances Publiques consultée par la Direction Départementale de la Mer et des Territoires, ne s'oppose pas à ce que cette occupation soit accordée à titre gratuit pour une durée de cinq ans renouvelable.

Ces durées différentes sont sans incidence dans le cas d'autorisations renouvelées dans les mêmes conditions.

Toutefois d'autres durées sont mentionnées dans le dossier :

- La Direction Départementale des Territoires et de la mer des Alpes Maritimes dans son récépissé de dépôt de déclaration, pièce jointe B6, demande le contrôle des herbiers de posidonies 5 et 10 ans après la fin des travaux d'installation de la ZMEL.
- Le Dossier d'enquête précise que la durée de vie moyenne de ce type de mouillage est d'environ 10 ans.

Cette dernière remarque apporte un éclairage sur la durée nécessaire pour amortir l'investissement, plus exactement pour ne pas réaliser une dépense inutile, c'est à dire 10 ans et c'est sans oublier qu'un bon entretien du matériel facilité par un démontage saisonnier permet d'en accroître la durée.

La durée de 15 ans apparaît donc raisonnable pour l'autorisation d'occupation du domaine maritime.

L'adéquation entre amortissement des investissements et durée de l'autorisation s'inscrit dans la lecture de l'Article L2122-2 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Chapitre 4 Conclusions

- Au vu de l'étude du dossier et des réponses formulées,
- Après avoir pris connaissance des observations du public, écrites et orales, retranscrites sur le registre,
- Après avoir pris connaissance de la réponse du Maître d'Ouvrage au procès verbal des observations du Commissaire enquêteur,
- Après avoir analysé l'ensemble du dossier et ses observations,

Le Commissaire enquêteur fonde ses conclusions dans un document séparé

Deuxième partie

Conclusions motivées du Commissaire enquêteur

Au titre de cette enquête publique relative à la demande d'Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime pour la création d'une zone de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) aux abords de l'Île Sainte Marguerite par la Ville de Cannes

Fait à Nice, le 23 Avril 2019

Willy FIARD
Commissaire enquêteur

