

Bulletin MART

N°66 FEVRIER 2017

Activités maritimes et Contrat de baie

Beaucoup d'événements se sont bousculés ces trois derniers mois, notre Assemblée Générale en décembre, l'attaque sur la loi littoral, le Comité de baie de début février sur l'avancement du Contrat de baie n°2, les réactions à de gros projets sur les ports de Toulon et de Brégailhon à la Seyne. Tous concernent le Contrat de baie et nous en détaillerons certains dans ce bulletin.

Durant notre A.G avec un diaporama (1) nous avons montré de façon précise les risques pris si certaines actions du Contrat de baie n'étaient pas engagées là où des projets sont programmés; risques d'autant plus importants que ces milieux aquatiques sont déjà fortement dégradés.

L'objectif de reconquête de ces milieux ne pourra être atteint que lorsque nous connaîtrons l'état actuel de ces milieux permettant ainsi de définir et programmer les actions nécessaires.

Une grande partie des pollutions des eaux de la petite rade est liée à l'arsenal, aux rejets de navires et aux apports des bassins versants. En effet nous sommes très loin d'avoir une connaissance actualisée des flux contaminants de la Rivière Neuve ou ceux liés au ruissellement des surfaces imperméabilisées par les urbanisations tout autour de la petite rade, entre autre celles des 200 hectares de la Marine Nationale.

Sommaire

- Editorial	P1
- Bilan à mi-parcours du Contrat de baie n°2	p2
- Où en est l'opération du Revest – Monaco?	p3
- La loi littoral encore attaquée	P4
- Un nouveau quai de croisière à Toulon	P5
- Brèves et calendrier	P6

La qualité des eaux de la petite rade que nous appréhendons par des documents de 2009 et 2012 montre une très forte pollution par le plomb et le mercure. Ces pollutions peuvent être confirmées par des données publiées en 2014, résultats de carottages dans les sédiments notant une forte présence de mercure et de plomb et un quotient de toxicité important pour les organismes benthiques, dans la partie nord de la petite rade espace où l'on trouve d'ailleurs les projets les plus importants.

Nous considérons qu'il doit y avoir un développement économique dans ce cœur de l'agglomération, mais il ne doit pas se faire à n'importe quel prix, en effet soit on considère comme mineur l'impact de ces projets sur le milieu qui ira en se dégradant de plus en plus, soit on considère que les problèmes liés à ce développement doivent être traités afin de stabiliser cette dégradation et même la faire rétrograder. C'est cette 2ème hypothèse qui nous semble être l'objectif du Contrat de baie et c'est le notre

Jean Ecochard

(1) Voir compte rendu AG 2016 sur le site: federation-mart83.org

Mouvement d'Actions pour la rade de Toulon et le littoral Varois

Fédération créée le 5 mars 1997 Agréée association de protection de l'environnement le 31/10/2013 selon l'article L-141-1

Fédération de 50 associations de l'aire toulonnaise



LE DÉPARTEMENT

568e chemin de la calade 83000 Toulon

Tel : 04.94.41.06.98 et 04.94.46.63.43

mail: ecopcb@club-internet.fr

Site internet: <http://www.federation-mart.83.org>

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Comité de rédaction: Joel Digo, Jean Ecochard, Dominique Zanini Dejean

Adresse de la rédaction: 568e chemin de la calade 83000 Toulon tel: 04.94.41.06.98 Email: ecopcb@club-internet.fr

Les articles sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs. Bulletin distribué gratuitement

Bilan à mi- parcours du Contrat de baie 2013-2018

Ce bilan a été présenté lors d'un Comité de baie le 3 février 2017.

Il reflète un important travail de l'équipe du Contrat de baie et du Conseil scientifique. Nous allons essayer, en le résumant, de faire quelques observations.

1. Avancement des actions.

Enjeu A amélioration de la qualité des eaux

Sur 102 actions: 42% réalisées

33% en cours

25,5% non réalisées

Le volet maîtrise des sources de pollutions microbiologiques portuaires n'a pas été commencé, pourtant une connaissance actualisée des eaux portuaires permet de demander aux Maîtres d'Ouvrages de ne pas plus dégrader cette qualité des eaux.

En terme de réduction des pollutions chimiques l'opération PRO Baie sur 420 entreprises contactées, 97 autorisations de rejets ont été délivrées.

L'étude sur la contamination chimique des cours d'eau n'a pu être menée, la quantification des apports de flux à la mer a pris du retard et les premiers résultats ne seront obtenus qu'en fin de Contrat.

Sur le réseau RINBIO (Réseau Intégrateur National Biologique) la densification des points d'observation n'a pas été réalisée.

Sur cet enjeu majeur pour le Contrat de baie on constate une non mise en œuvre d'actions importantes sur la connaissance de la qualité des eaux que ce soit sur les bassins versants ou la mer.

Enjeu B Gestion durable des ressources et des milieux pour le maintien des usages.

Sur 16 actions: 18,7% réalisées

68,7% en cours

12,5% non réalisées

Concernant la frange littorale il devait y avoir un échange d'expérience entre la Seyne et Hyères pour la gestion du cordon lagunaire, cela n'a pas été réalisé. Un point non traité est celui de la modification du trait de côte lié au changement climatique et celui de la stabilité des zones pentues et rocheuses présentes majoritairement sur le littoral varois.

Enjeu C amélioration du fonctionnement naturel des écosystèmes aquatiques

Sur 68 actions: 6% réalisées

16% en cours

78% non réalisées

Cet enjeu est très en retard et l'on ne comprend pas que n'ait pas été organisés les groupes de travail sur le Las et les déchets compromettant la réalisation d'actions importantes. Il semble qu'il y ait une erreur au plan financier puisque qu'avec si peu d'actions réalisées le montant réel dépensé: 15,3 M d'€ est supérieur au montant estimé: 14,1 M d'€.

Il faut regretter l'abandon du traitement des épaves nombreuses dans la petite rade, déjà proposé dans le premier contrat de baie, il pourrait se faire beaucoup plus simplement par mise à disposition d'un terrain et contrat avec des privés pour la déconstruction.

Sur les bassins versants, l'étude importante sur la qualité biologique et écologique des cours d'eau n'a pas été lancée. Pour l'Eygoutier l'étude complète ne démarrera que fin 2018. Pour le Las pas de groupe de travail, comment se fait il que depuis plus de 10 ans les communes du Revest et de Toulon n'arrivent pas à s'entendre? Sur le cours d'eau de Faveyrolles étude non lancée alors qu'une forte urbanisation se développe dans ce secteur.

Durant le premier Contrat de baie MART s'était inquiété du retard pris dans les études des bassins versants il semble que dans le Contrat de baie n° 2 ce retard s'accroisse.

Enjeu D maintien d'une animation associant durablement les acteurs du territoire

Sur 23 actions: 56% réalisées

8% en cours

35% non réalisées

Dans cet enjeu MART est directement associé, d'abord sur la veille citoyenne où une utilisation d'outils numériques aurait facilité l'exploitation des fiches d'observation, par manque de financement. Ensuite il est regrettable que les actions de MART en termes d'information sur les bassins versants: 3 films, des conférences.. n'aient pas été mentionnées dans ce rapport. .../...

2 Clarifications dans les procédures et les changements de responsabilité.

Certaines procédures évoluent, ainsi, maintenant intervient « le Contrat territorial » mis en place par l'Agence de l'eau, signé avec TPM pour 3 ans 2016-2018 permettant de bonifier des taux d'aides sur certains projets. Il paraît important que cela concerne d'abord les études et actions sur les cours d'eau et les ports et que cela apparaisse dans les fiches actions du tableau de bord.

Les changements de responsabilité: TPM, PTP (Port Toulon Provence)... demandent que soient explicités la répartition et l'imbrication des tâches respectives.

3 Priorités de la cellule animation pour 2017

En fonction des observations faites sur ce bilan MART propose les priorités suivantes:

- Etude sur la qualité biologique et écologique des cours d'eau.
- L'érosion du littoral et son effet sur les sentiers littoraux. La dégradation de ces sentiers et leurs coupures pendant de longues années sont très mal ressenties par la population.
- Mettre en place des groupes de travail sur les déchets et le Las
- Le groupe de travail portuaire doit suivre la qualité des eaux sur les sites à projets.

Où en est-on sur l'opération « pharaonique » du Revest - Monaco



Dans l'anse maritime du Portier, une zone a été délimitée pour permettre le début des manœuvres. (Photos Cyril Doderan)

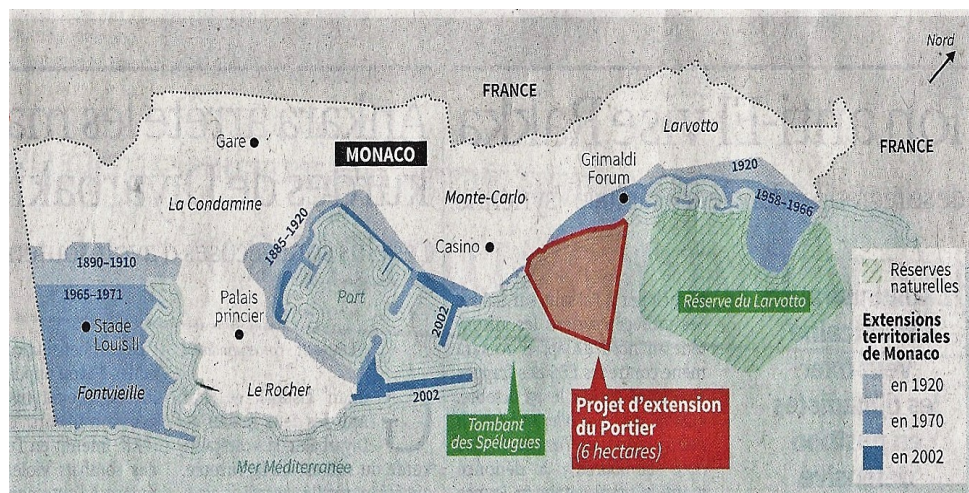
L'anse du Portier à Monaco (Nice Matin)

Cette opération qui devait faire transiter par Toulon vers le port de Brégaillon à la Seyne, des matériaux de remblaiement pour Monaco, a été amputée de cette phase par Bouygues TP, la traversée de l'agglomération toulonnaise posant trop de problèmes.

En attendant de connaître les suites de cette opération pour trouver les matériaux de remblaiement, il faut évoquer l'édification de

cet éco quartier de luxe qui sera construit par Bouygues. En terme d'environnement l'impact sur les petits fonds (-10m et -20m) sera important affirme le Professeur Meinezc, avec cette opération c'est 93% des fonds à -10m qui seront détruits mais les services de la principauté affirment que Monaco a les moyens de réfléchir à ces problèmes et d'atténuer au maximum l'impact environnemental.

Il est précisé que le planning de cette opération est très serré, dès avril 2017 il sera procédé aux enlèvements des enrochements, en août ce sera les dragages; les sédiments pollués seront évacués à terre, ce qui supposerait l'utilisation de la plateforme Sédi matériaux à Brégaillon, peut être! Les autres sédiments de dragage seront immergés dans les eaux territoriales monégasques. A terre sera édifié un écran phonique de 5m. de haut.



Ainsi tel que le dit le Ministre d'Etat les nuisances environnementales et les nuisances pour les riverains seront minimisées.

Sans vouloir polémiquer, est-ce que Bouygues aurait pris de telles mesures pour la protection des riverains de Brégaillon?

La loi littoral encore attaquée

La loi qui vient d'être débattue à l'Assemblée Nationale et au Sénat sur « l'adaptation des territoires littoraux au changement climatique » porte sur la réparation des conséquences de l'érosion et donc de la modification du trait de côte. Elle touche donc nécessairement à la loi littoral.

Le Sénat en a profité pour introduire des amendements qui n'ont rien à voir avec le trait de côte comme d'autoriser des zones d'activités économiques, des centres commerciaux... dans les coupures aux urbanisations. Un autre amendement, non validé par le gouvernement, concernait la possibilité de détourner des constructions agricoles et forestières en résidences secondaires. Ces amendements introduits par le Sénat n'avaient d'autre but *que d'alléger la loi littoral indépendamment du trait de côte* (Lucien Chabasson corédacteur de la loi en 1986). Heureusement ces amendements n'ont pas été votés par les députés.

Avant de poursuivre sur les attaques précédentes contre cette loi, il est nécessaire d'en rappeler l'essentiel:

- Elle institue le principe d'égalité devant l'environnement et prévoit l'accès libre et gratuit de tous au rivage (art. L160-6 et L160-6-1)
- Elle s'appuie sur quelques principes fondamentaux:
 - constructibilité non linéaire sur les espaces proches du rivage (art. L164-4)
 - Protection des espaces et des espèces rares ou endémiques qui les peuplent (art. L146-6)
 - Inconstructibilité de la bande dite des 100m hors périmètre urbanisé.
- Elle rappelle la nécessité d'aménager le sentier du littoral, large de 3m d'emprise, tout au long du rivage (c'est important à rappeler pour le littoral Varois).

Il est évident que cette loi a suscité et suscite des réactions vives chez certains élus et promoteurs.

Il faut rappeler qu'avec une urbanisation qui a progressé, en moyenne, entre 1950 et 2000, de 34% sur la bande littorale varoise large de 1 km. la loi littoral est un sujet particulièrement sensible dans ce département.

Certains élus essayent de contenir la pression de l'urbanisation, malheureusement beaucoup souhaiteraient que bien des espaces naturels encore préservés puissent offrir de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Dés 1993, 7 ans après la promulgation de cette loi, une quarantaine d'élus Varois ont souhaités un toilettage du texte dont les imprécisions aboutissaient, selon eux, à des interprétations subjectives. Un colloque fut organisé par J.P Giran maire de St. Cyr et F.Trucy sénateur maire de Toulon sur l'éventualité de refaire ou préciser la loi littoral. A noter qu'à l'époque, le Prdt. de la Fédération des CIL de l'est toulonnais s'était rapproché de l'UDVN83 pour agir, afin que cette loi ne soit pas vidée de son contenu.

En 2004 un rapport parlementaire veut « corriger » « assouplir » « décentraliser » cette loi. A noter qu'il comporte une attaque violente contre les juges appliquant de manière trop stricte la loi, compromettant le développement économique. Un rapport du Sénat allait dans le même sens.

En 2014, des sénateurs ont déposé une proposition de loi donnant aux élus locaux le pouvoir d'accommoder les modalités d'application de la loi littoral. Heureusement ces amendements ont été rejetés par l'Assemblée Nationale.

Cette loi très populaire, adoptée en 1986 par la quasi unanimité du Parlement, est continuellement attaquée par les élus et les promoteurs.

Que ce soit des sénateurs, des députés, des promoteurs, ils ne demanderont pas son abrogation mais, au nom du développement économique, sa décentralisation, sa modernisation, son assouplissement, son toilettage.

Un nouveau quai de croisière à Toulon

Depuis 2000 une réflexion sur l'avenir de la rade de Toulon a été engagée, d'abord par la DDE et la Chambre de Commerce et d'Industrie avec le projet Atalante, ensuite avec le Grand Projet Rade en 2009 qui indiquait croisières et ferries à la fois sur Toulon et la Seyne. En 2015 apparait le projet de quai pour la dernière génération de bateaux de croisière à Toulon sans que soit traité sérieusement le problème des ferries peut être à Brégaillon, du commercial avec les RO-RO et sans compter du fait que Toulon est un port militaire.

Sur le plan ci contre on s'aperçoit que le nouveau quai s'accompagnera du prolongement du quai Fournel permettant d'accueillir deux navires de grandes tailles et il permet de mieux juger de la dimension réduite de ce bassin portuaire (1/3 de la surface du vieux port de Marseille) il n'y aura que 190m entre le quai Fournel et le nouveau quai ! La manœuvre de ces géants par grand vent (la surface au vent d'un bateau de 340m est de 14000 m2) ne sera pas évidente.

La proximité des habitations du nouveau quai sera sûrement une « première » voir à Venise l'approbation des habitants. En particulier à l'extrémité de ce quai où les logements seront à moins de 40m des bateaux. Sans compter les travaux risquant d'ébranler les fondations des immeubles voisins.

Ce pôle de la croisière manquera aussi



d'espaces terrestres même en intégrant les surfaces occupées par la caserne des pompiers qui doit être déplacée, en effet les zones indiquées en vert sont en partie occupées par des logements.

Comment localiser toutes les infrastructures, équipements d'accueil, et des parkings même à niveau et souterrains, tous ces éléments nécessaires lorsque l'on a parfois 5 à 6000 personnes qui débarquent.

Les problèmes de circulation, dans une ville déjà encombrée seront loin d'être résolus avec une seule voie de dégagement vers le centre ville.



Etat existant, imaginez un bateau de croisière plus grand entre celui photographié et la tour « la Goélette » !

Ce projet dont les études préliminaires sont réalisées et l'appel d'offre lancé n'a pas été vu dans sa globalité et en particulier à l'échelle de la rade et de l'agglomération. Pourquoi ne pas améliorer l'accueil de la croisière à la Seyne? Quid des ferries, resteront-ils à Toulon? Quid du trafic de marchandises RO-RO? Mais, surtout, ce projet, en l'état actuel n'a pas mesuré l'impact négatif qu'il aura sur son environnement terrestre: habitants, pollutions générées, échelle démesurée par rapport au tissu urbain du centre ville de Toulon

Une action commune sur les pollutions atmosphériques des navires dans les ports de Marseille, Toulon et Nice.

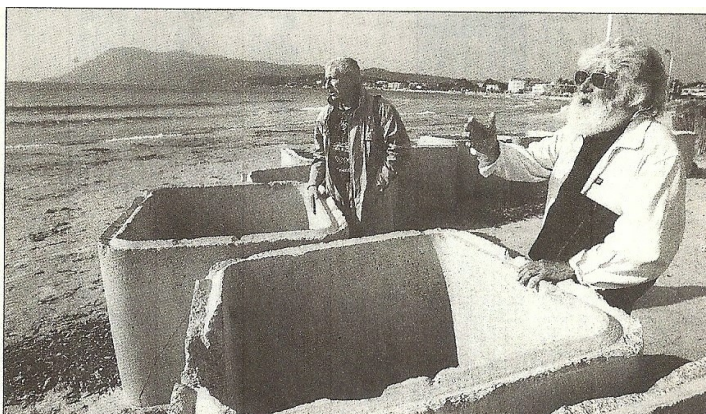
Depuis 2010 MART se préoccupe de la pollution atmosphérique générée par les ferries à Toulon. Une étude « SYMPIC » a montré cette réalité sur le centre ville de Toulon. En 2015 et 2016, suite aux actions de FNE Paca et du port de Marseille nous avons relancé le Maire de Toulon et le Président de l'autorité portuaire sur la possibilité de branchements électriques à quai, ceci sans résultat.

Le Grand Port Maritime de Marseille avait le même problème avec les ferries de la Méridionale et l'a résolu en partie en équipant 3 portiques pour prises électriques à quai pour 4,4M€ à partager avec la Méridionale et avec 1,7M€ de subventions. Reste à traiter le problème des bateaux de croisières.

Au port de Nice, pollution par les ferries de Moby Lines. Un travail important a été fait par M. Moatti universitaire, chercheur et enseignant sur cette question en l'élargissant au port de Bastia qui se trouve aussi face à ce problème de pollutions.

Avec FNE Paca, il a été décidé de travailler et nous coordonner entre Marseille, Toulon et Nice sur cette question de la pollution atmosphérique liée aux activités maritimes, peut être arrivera-t-on à faire bouger les politiques et les compagnies de ferries.

François MORIN nous a quittés en juin 2016



François et l'ensablement des Sablettes

Le Maire de la SEYNE rendra un hommage public à François Morin en dévoilant une plaque à son nom le 15 avril 2017 à 11h. Plage de St. Elme/rue G. Lahaye

Il fut le premier Président de MART depuis la création de cette Fédération en 1997. Mais surtout il fut le Président du Comité de Survie de la Baie du Lazaret où il s'est battu pour la qualité des eaux de cette baie abritant aquaculteurs et conchyliculteurs. Ce sont ses actions sur la baie du Lazaret qui ont été à l'origine du premier Contrat de baie des rades de Toulon officialisé en 2002.

De travailler avec cet homme d'un grand charisme, ayant une parfaite connaissance de son territoire, m'a fait très rapidement adhérer à son combat.

Jean Ecochard

Calendrier

- 08/03/2017 à 14h Réunion à MART avec Nice et Marseille sur la pollution atmosphérique des ferries
- 14/03/2017 à 14h30 Réunion en Préfecture de la commission d'information du port de Toulon (nucléaire)
- 15/04/2017 à 11h à St.Elme plage hommage à François Morin
- 17/05/2017 à 18h C.A de MART au 568e chemin de la calade à Toulon

BULLETIN D'ADHESION 2017

Nous avons besoin de votre soutien moral et financier. Cette contribution inclut, quadrimestriellement, l'envoi du bulletin MART

Adressez ce bulletin et votre règlement: Fédération MART 568e chemin de la calade 83000 Toulon

NOM.....Prénom.....

Adresse.....

Tel,fax,courriel.....J'adhère à la Fédération MART

Vous trouverez aussi ce bulletin sur notre site internet: <http://www.federation-mart83.org/>

Cotisation minimum en tant qu'association ou personne morale : 30€

Cotisation minimum en tant que membre individuel ou personne physique: 15€

Cotisation en tant que bienfaiteur :100 €.