

BULLETIN D'INFORMATION

JANVIER 2018



Dans ce bulletin nous vous apportons les informations liées aux activités du Comité de Sauvegarde de la Baie de Cavalaire, et aux événements les plus significatifs, qui se sont déroulés dans notre environnement proche, depuis notre assemblée générale du 1^{er} août 2017, dont le compte rendu est accessible sur la page :

<http://www.cavalaire-environnement.com/article/2017/08/19/compte-rendu-de-la-g-du-1er-aout-2017/>

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

1 – PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Cavalaire

Comme cela avait été annoncé par la municipalité, nous avons enregistré le 21 septembre 2017, le lancement d'une **révision** du PLU mis en vigueur le 14 décembre 2016, que nous avons contesté auprès du Tribunal Administratif, par le dépôt d'une requête le 13 juin 2017. Pour mémoire, nous récusons l'important accroissement des constructions, que rend possible ce nouveau document d'urbanisme.

L'objet de cette révision, pourrait selon la délibération du Conseil municipal du 21 septembre, se résumer comme suit :

- Apporter les correctifs qui devraient satisfaire aux annulations partielles du jugement du 16 juin 2016 du PLU du 10 juillet 2013. Ce qui ne pouvait pas se faire dans le cadre d'une modification.
- L'évolution du contexte législatif, réglementaire et territorial de la commune a fortement évolué depuis 2013, entre autres la loi ALUR de mars 2014, la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt dite loi AAAF, etc.
- L'évolution des documents supra communaux : SCoT (schéma de cohérence territoriale), PLH (programme local de l'habitat), SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux), RDDECI (règlement départemental de défense extérieure de lutte contre l'incendie).

La délibération du Conseil Municipal est consultable à la page :

<http://www.cavalaire-environnement.com/article/2017/09/30/revision-du-plu-de-2016/>

Nous avons quelques difficultés à traduire ce que veut réaliser la municipalité dans cette révision. En effet les arguments produits dans la délibération du 21 septembre 2017 sont discutables :

- Les correctifs qui devaient satisfaire aux annulations partielles du jugement du Tribunal Administratif du 16 juin 2016, du PLU du 10 juillet 2013, auraient dû être intégrés dans la modification du PLU de 2013, validé le 14 décembre 2016, c'est la loi qui l'impose :

L'article L153-7 du code de l'urbanisme confirme cette obligation :

*« En cas d'annulation partielle par voie juridictionnelle d'un plan local d'urbanisme, l'autorité compétente **élabore sans délai les nouvelles dispositions** du plan applicables à la partie du territoire communal concernée par l'annulation. »*

- L'évolution du contexte législatif, réglementaire et territorial de la commune a fortement évolué depuis 2013, entre autres la loi ALUR de mars 2014. Mais les modifications générées par la loi ALUR ont déjà été intégrées dans le PLU validé le 14 décembre 2016 !
- Les documents supra communaux : SCoT (schéma de cohérence territoriale), PLH (programme local de l'habitat), sont encore en cours d'élaboration, ils ne devraient pas être validés avant la fin du 1^{er} semestre 2018. S'ils devaient avoir une incidence sur le PLU, il serait temps de l'intégrer ultérieurement. Ils ne peuvent pas justifier une mise en révision du PLU en septembre 2017.

Notre conclusion :

Afin de satisfaire à l'intérêt général de la commune, c'est-à-dire à une progression maîtrisée et équilibrée de la production des logements, entre résidences principales et secondaires, nous proposons la révision du PLU

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

de 2013, qui intégrerait entre autres les outils pertinents de définition des droits à construire, conformément aux dispositions de la loi ALUR.

2 – UN PERMIS DE CONSTRUIRE QUI PRÊTE À DISCUSSION

Le propriétaire du restaurant Les Flots Bleus, situé en extrémité Est de la promenade de la mer, a obtenu le 11 octobre 2017, un permis de construire pour la réhabilitation et l'agrandissement d'un bâtiment, édifié en bordure de mer, on pourrait presque dire les pieds dans l'eau. L'expression, en période de forte mer n'est pas usurpée. Aujourd'hui, la loi Littoral (5 janvier 1986), ne permettrait pas cette construction. (Cf ; article L146-1 et suivants du code de l'urbanisme), mais il semblerait que rien n'interdise l'agrandissement d'un tel édifice. Nous sommes là dans un cas de figure complexe, que seule une étude approfondie permettrait de clarifier.

L'emprise au sol est certes inchangée, mais une partie de la construction, actuellement à usage de stationnement, est rehaussée à l'image de l'existant, et une terrasse en toiture est ajoutée.

Quelques habitants des immeubles situés à l'arrière des Flots Bleus, qui seraient affectés par une perte de visibilité sur la mer, ont manifesté leur opposition à ce projet, en déposant un recours gracieux contre ce permis de construire, auprès du Maire,

Leur inquiétude est renforcée par la présence à proximité de l'hôtel Alpazur, qui pourrait peut-être un jour prochain, faire l'objet d'un traitement semblable.

3 – LA QUALITÉ DE VIE A CAVALAIRE

Nuisances diverses en ville, générées par de l'incivisme.

Lors de notre Assemblée générale du 1^{er} août 2017, nous avons en présence de Monsieur le Maire évoqué certains incivismes, déjà dénoncés depuis plusieurs années, sans qu'aucune amélioration ne soit observée, bien au contraire, les Cavalairois du centre-ville nous indiquent une situation qui se dégrade au fil du temps.

Et cet automne, quelques personnes, sans lien avec le Comité de Sauvegarde de la Baie de Cavalaire, ont initié une pétition qui a recueilli une centaine de signatures, afin de dénoncer une fois de plus auprès de Monsieur le Maire différentes nuisances qui troublent de jour comme de nuit, le calme de notre cœur de ville : bars, discothèques, personnes alcoolisées, bagarres, pots d'échappements de deux-roues transformés, etc..

Peut-on à ce jour tirer des conclusions. Sous l'autorité du Maire, la police municipale s'est-elle enfin montrée vigilante. Il est un peu tôt pour se prononcer. Conservons l'espoir que les promesses formulées par Monsieur le Maire, auprès des personnes qui lui ont remis cette pétition, seront suivies d'effets.

4 – L'AMÉNAGEMENT DU PORT

Depuis notre Assemblée générale du 1^{er} août 2017, nous n'avons pas connaissance de faits significatifs sur l'évolution du projet.

Les informations que nous sommes en mesure de vous apporter sont le fruit d'un dialogue avec nos amis plaisanciers. Pour tous les détails du projet, se reporter au site réalisé par la municipalité : <http://cavalairecobleu.fr/>

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

- Dans sa globalité on ne note pas de modifications importantes par rapport au projet original.
- Les points particuliers qui ne satisfont pas les plaisanciers utilisateurs du port, sont : la passe d'entrée unique et sa station d'avitaillement, facteur d'embouteillage au retour des bateaux en fin de journée, la création de places destinées à des bateaux de 21 à 30 m, qui ne correspondent pas à un besoin local, l'importance de la modification qui ne se justifie pas par des arguments pertinents, le coût élevé des droits d'usages.
- Néanmoins, 70 % des places disponibles ont fait l'objet d'un contrat de réservation, ce qui doit permettre le lancement du projet sans de trop fortes contraintes financières.
- Contrairement aux craintes évoquées par les utilisateurs du port, le nombre de places (1 200), ne devrait globalement, pas être affecté par la nouvelle configuration des bassins.
- Les contrats gérant les amodiations, à l'issue de négociations entre municipalité et usagers, semblent être acceptables pour ces derniers.
- La phase 2, qui consiste à repositionner les commerces autour du port, paraît ne pas pouvoir se réaliser à court terme. Les autorisations d'occupation du domaine public maritime qui se prolongent jusqu'en 2025 et au-delà pour certains propriétaires, sont un obstacle à la réalisation prochaine de cette partie du projet. La municipalité n'a pas été en mesure de les convaincre « d'abandonner » leurs droits acquis pour de nouveaux, dans d'autres conditions.
- Le planning de réalisation est-il respecté ? Il semble prendre du retard, puisque la SPL (Société Publique Locale) PORT HERACLEA, détenue majoritairement par la municipalité de Cavalaire, et pour la forme par celles du Rayol et de La Croix Valmer, n'a pas encore vu le jour, ce qui ne permet pas l'émission des appels de fonds auprès des usagers désireux de détenir des droits d'usage, ni la collecte des recettes des occupants qui à partir du 1^{er} janvier sont locataires de leurs emplacements. Par ailleurs, les travaux de confortement de la falaise du fond du port, et la démolition de l'immeuble AZUREVA, prévus pour cet hiver ne sont pas commencés, excepté l'opération de désamiantage des bâtiments concernés. On ne peut cependant pas parler d'un retard critique.
- L'inquiétude d'une dérive financière du projet dans sa phase réalisation, déjà évoquée, demeure présente dans l'esprit de beaucoup de Cavalairois, et le risque encouru d'une mise à contribution des finances publiques, ne peut pas être écarté, contrairement à ce que nous dit Monsieur le Maire.

Un adhérent du Comité de Sauvegarde de la Baie de Cavalaire, Robert Hilaire, a entrepris de suivre l'évolution de l'aménagement du port en constituant un recueil de photos, avant, pendant, après. Le premier diaporama est accessible sur le site Youtube : <https://youtu.be/4JShp3pFiGo>. Merci à Robert Hilaire.

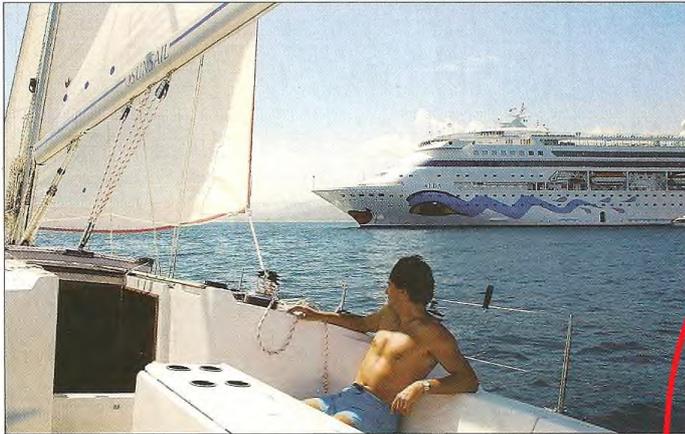
5 – LA POLLUTION MARITIME

Nous pensions que la question du mouillage des paquebots de croisière en baie de Cavalaire était close, au moins pour cette saison, mais c'était sans compter sur l'attention que portent certains Cavalairois à notre environnement local.

Ce thème nous a paru suffisamment important, pour que nous y revenions dans ce bulletin d'information.

Si une majorité de nos concitoyens a considéré comme un non-événement, le premier mouillage d'un de ces paquebots de grande dimension dans notre baie, à la suite de notre assemblée du 1^{er} août dernier, nous avons eu quelques réflexions défavorables concernant cette initiative, et en particulier celle d'un adhérent, qui nous a transmis un article de presse, que nous avons jugé opportun de vous transmettre, car édifiant. Voir ci-dessous un extrait de la revue **Voiles**, dont le sérieux et le professionnalisme ne peuvent pas être mis en cause.

Chaque mois, une personnalité du monde maritime, journaliste ou non, s'exprime sur un thème qu'elle a librement choisi ou réagit sur un sujet d'actualité.



Les paquebots de croisière sont de véritables villes flottantes... accompagnées de leur cortège de pollution.

TRIBUNE LIBRE

Quand la croisière n'amuse plus personne...



D.R.

Antoine Sézérat, 50 ans, journaliste nautique depuis 1980, a collaboré aux Cahiers du Yachting, Neptune-Yachting puis Voile Magazine, avant de rejoindre Voiles & Voiliers en 1996. Spécialiste reconnu de l'équipement du voilier à travers des tests comparatifs, il suit également les grandes courses au large comme la Coupe de l'America, la Volvo ou The Race. Récemment, il a navigué sur Club Med et Geronimo, mais est propriétaire passionné d'un Muscadet!

Lors du dernier Vendée Globe, Roland Jourdain fait une halte dans les îles Wollaston, au Nord du cap Horn, afin de réparer, seul, son rail de mât. Seul ? Un colossal paquebot, chargé de milliers de touristes, frôle son 60 pieds Open ! Aujourd'hui, des centaines de ces «villes flottantes» sillonnent la planète. Et drainent avec elles une pollution dramatique... Par Antoine Sézérat.

La conférence de «Bilou-Jourdain, peu après son arrivée du Vendée Globe, distillait du pur bonheur. Mais, entre l'émotion et les rires, pointait l'amertume : le souvenir de son escale forcée au cap Horn accompagnée d'une drôle d'apparition, celle d'un paquebot rempli de croisiéristes venus au bout de la terre se payer de l'aventure «extrême» en cabine de luxe, à quelques mètres de Sill et de son skipper incroyable!

Destinations de rêve ou terres hostiles, les paquebots de croisière proposent de l'évasion sur mer grand confort, avec débauche d'animations, de fêtes et de galeries marchandes avec

ascenseurs. Depuis quinze ans, ce style de vacances est devenu une florissante industrie, les chantiers navals français jouissant d'ailleurs de la meilleure réputation. En 2000, on comptait 245 géants des mers, dont certains sont de véritables villes flottantes: plus de 300 mètres de long, 5 000 passagers et membres d'équipage, cinq restaurants, sept bars, trois piscines, une salle de théâtre de 1 350 places et des boutiques dignes d'un centre commercial.

Un rapport récent d'une organisation américaine sur l'environnement (www.oceanconservancy.com) démontre que ces flottilles de paquebots affectent de façon néfaste l'environne-

ment marin. D'abord par la concentration des bateaux vers une même destination ou un même circuit; ensuite par les innombrables déchets de toutes sortes qu'ils génèrent en transportant chaque année plus de 12 millions de passagers...

Si l'on s'en tient aux statistiques du rapport concernant l'année 1998, chaque ville flottante produit, chaque jour, 180 tonnes d'eaux de cale huileuses, 120 tonnes d'eaux noires (déchets organiques), 1 000 tonnes d'eaux usées (douches, cuisines, lave-linge) qui contiennent environ 60 litres de produits chimiques (labo photo, nettoyage à sec, peintures...), sept tonnes de débris et des centaines de milliers de mètres cubes d'eau de mer servant de ballast qui contribuent à répandre, de port en mouillage, des espèces de la faune et la flore endémiques et pathogènes, sans compter la pollution atmosphérique correspondant au gaz d'échappement de milliers d'automobiles.

Ces paquebots sillonnent les plus belles régions de la planète, chères à la plaisance: environ 60 % d'entre eux naviguent aux Caraïbes, alors que 25 % sillonnent la Méditerranée et l'Europe, ce chiffre étant en augmentation notable par le va-et-vient de certains paquebots suivant la saison.

Contrairement aux communautés urbaines qui doivent respecter des normes environnementales sévères, les paquebots, même si les plus récents sont équipés de systèmes de recyclage des eaux noires et d'incinérateurs, échappent à tout contrôle dès qu'ils se trouvent à quelques milles des côtes. Certes, la convention Marpol réglemente la profession et, à l'escale, beaucoup déchargent leurs eaux polluées avec des systèmes adaptés, mais il n'y a pas de normes de fréquence. Pour éviter des frais, certains navires transforment leurs eaux noires à l'aide de produits chimiques, les recyclent en eaux grises qui peuvent, être rejetées à la mer... Difficile de gendarmier des bateaux sous pavillon de complaisance ! Depuis cinq ans, les rejets ont augmenté de 80 % en Méditerranée, 130 %

en Europe et 50 % aux Caraïbes. En tout, la flotte de paquebots produit annuellement 200 millions de tonnes de déchets de toutes sortes... Une compagnie comme la Royal Caribbean Cruises admet que la moitié des huiles de cale sont conservées à bord et que l'autre moitié est «traitée» et rejetée à la mer. Mais il n'y a pas d'obligation de rapport sur ce genre d'activités. On imagine les dégâts sur les coraux aux Caraïbes ou dans la mer fermée qu'est la Méditerranée.

Au milieu des années 90, les garde-côtes américains ont surpris, lors d'un contrôle à bord d'un navire d'une compagnie connue, un système de by-pass permettant de court-circuiter le système de retraitement des huiles tout en satisfaisant à l'inspection... La liste des méfaits s'allonge et même les farineuses amendes n'y changent rien - cette année, la société Carnival Cruises a dû

Depuis cinq ans, les déchets ont augmenté de 80 % en Méditerranée, 130 % en Europe et 50 % aux Caraïbes.

payer 18 millions de dollars pour falsification de bilans techniques depuis cinq ans...

Le rapport de l'Ocean Conservancy démontre bien que l'industrie de la croisière de luxe pollue, au quotidien, largement plus que les flottes de cargos, certes dangereux mais, heureusement, peu «habités» et ne stationnant pas dans des écosystèmes fragiles. Les plaisanciers pestent contre les plastiques et débris flottant entre deux eaux. Mais le pire reste la pollution invisible. Apparemment, tout semble normal. Mais, au-delà de l'eau qui dort, il n'y a que le désert et la mort. Bilou avait raison d'être choqué. La mer, dernier espace de liberté, perd petit à petit tous ses combats. Il est encore temps de l'aider. Pensez-y avant de jeter un simple mégot dans l'eau... A.S.

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

On retient de cet article, que les paquebots de croisières sont d'importants pollueurs, en cours de navigation comme au mouillage, puisque leurs moteurs auxiliaires sont en fonctionnement pour produire l'énergie nécessaire aux équipements de bord, dès lors que les moteurs principaux sont à l'arrêt.

On pourrait multiplier les productions d'experts pour montrer que les avis sont convergents sans restriction. L'utilisation par ces navires de fiouls lourds, chargés d'impuretés, a pour conséquence le rejet en grande quantité de multiples polluants dangereux : le soufre en tête de liste (SOx), l'oxyde d'azote (NOx), l'ammoniac (NH3), beaucoup de particules fines, des métaux lourds...

Chacun comprendra que le Comité de Sauvegarde de la Baie de Cavalaire ne peut pas cautionner l'accueil de ces paquebots de plaisance, que cette expérience de l'été 2017 devrait s'arrêter là.

Mais, comment dans une réflexion cohérente, porter un avis négatif sur le mouillage des gros paquebots de croisière en baie de Cavalaire, sans évoquer l'importante pollution générée par les compétitions nautiques de grande ampleur, que nous subissons chaque année au mois de septembre. Ce serait faire une sélection parmi les activités maritimes très polluantes, celles qui seraient acceptables et celles qui ne le seraient pas, selon on ne sait quel critère.

À un moment où les préoccupations de la planète entière, sont orientées vers la préservation de notre environnement, nous demandons à Monsieur le Maire, d'engager avec la participation des Cavalaïrois, une concertation sur la poursuite ou l'interruption de ces activités particulièrement polluantes.

6 - L'URBANISATION DU YOTEL À COGOLIN

Le Yotel, joyaux du fond du golfe de Saint-Tropez, magnifiquement arboré, utilisé jusque-là comme base de loisir, que le Maire de Cogolin veut définitivement saccager en construisant 1 200 logements.



La municipalité de Cogolin fait un pas de plus vers son projet d'urbanisation du YOTEL, que nous avons évoqué et critiqué dans le Compte rendu de notre Assemblée générale du 1^{er} août 2017.

Cf. <http://www.cavalaire-environnement.com/article/2017/08/19/compte-rendu-de-la-g-du-1er-aout-2017/>

En effet, le Maire de Cogolin a validé le 15 décembre, 4 permis de construire pour 568 logements, répartis sur 9 bâtiments, (pour mémoire le projet global devrait compter 1 200 logements), après avoir demandé son avis au public,

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

lequel majoritairement s'est montré opposé. Sur 58 avis seulement 3 sont favorables au projet, dont 2 appartiennent à l'entourage de la municipalité. Que valent les avis des Cogolinois ?

Comme nous l'avons déjà évoqué, une très forte opposition s'est formée contre la réalisation de ces constructions sur un site à protéger. Trois associations locales avaient engagé des recours au Tribunal Administratif contre les délibérations qui permettaient au Maire de vendre le terrain au promoteur, la COGEDIM, et de modifier le PLU pour le mettre à la mesure des ambitions de celui-ci.

Place Publique, Cogolin Avenir, 2 associations engagées dans la politique locale, et **Sauvons Le YOTEL**, association dont l'objet est la préservation de l'environnement, membre de **l'UDVN-FNE 83**, et soutenue par les associations de protection de l'environnement de **Gassin, La Croix Valmer, La Mole, Saint-Maxime, Cavalaire**, se sont mobilisées pour faire obstacle au saccage d'un site exceptionnel, et mettront en œuvre tous les moyens légaux à leur disposition.

Nous pouvons conclure qu'un rude combat s'est engagé, que les associations mobilisées disposent d'arguments solides et qu'elles ne lâcheront rien.

Rappelons nos propos de notre Assemblée générale du 1^{er} août 2017 :

« **Et ces moyens existent**, ils pèseront dans le combat juridique qui sera âprement mené : zone **inondable** (bleue qui pourrait être requalifiée), qualification dans le SCoT, « **d'Espace littoral à enjeux de développement durable** », **loi littoral de 1986** qui a permis de faire de Pardigon à Cavalaire et de la ZAC Empain au Rayol-Canadel, des **Espaces remarquables inconstructibles**.

Les services de l'État, représentés par la DREAL PACA, habituellement peu loquaces, ont marqué leur intérêt pour ce projet. En effet La DREAL, dans un arrêté signé du Préfet de région, en reprenant certains arguments qu'un bon avocat urbaniste n'aurait pas manqué de mettre en lumière, rappelle :

« *Considérant la localisation du projet :*

- *dans une commune littorale,*
- *sur une zone dédiée aux structures d'hébergements touristiques au sein d'un parc boisé,*
- *dans un secteur proche du rivage au sens de la loi Littoral, ne permettant qu'une extension limitée de l'urbanisation,*
- *dans un secteur où le SCoT prévoit une "maîtrise renforcée de l'urbanisation";*
- *dans l'aire de répartition de la Tortue d'Hermann, espèce menacée et protégée faisant l'objet d'un plan national d'action,*
- *à proximité de la ZNIEFF 930012545 "Vallée de la Gicle et de la Môle",*
- *à proximité immédiate du site classé 93C83009 "Les deux groupes de Pins à Cogolin",*
- *à proximité du site inscrit 93183043 "Presqu'île de Saint Tropez", au sein d'un secteur soumis à un aléa rupture de la digue de la Gislette et un aléa submersion marine,*
- *en zone inondable ;*

Considérant que le projet est contraire aux dispositions de la loi Littoral, non compatible avec les orientations du SCoT, du PGRI et potentiellement du PPRi ;

Considérant la sensibilité potentielle de l'environnement naturel et paysager dans la zone d'influence du projet ;

Considérant l'absence d'étude paysagère ;

Considérant l'absence d'information sur les déplacements engendrés par le projet ;

Considérant les impacts du projet sur l'environnement en phase travaux, en phase exploitation qui concernent notamment :

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

- *l'imperméabilisation du site et l'aggravation du risque inondation,*
- *l'augmentation du trafic automobile susceptible d'avoir des impacts sur l'ambiance sonore et la qualité de l'air à une large échelle,*
- *la destruction potentielle d'habitats naturels et d'espèces faunistiques et floristiques,*
- *la modification des perceptions et des caractéristiques paysagères ; »*

Elle mentionne dans son arrêté du 10 mai 2017, qu'une étude d'impact devrait être réalisée. C'est un moyen dont dispose l'État de dire que ce projet présente peut-être quelques lacunes. »

À suivre !

7 – LA SUITE DES INCENDIES DU 24 JUILLET 2017

Nous distinguons trois volets dans les actions post-incendie, entreprises ou à entreprendre par les autorités responsables.

7 – 1 Le traitement des 500 hectares de territoire brûlé du Cap Lardier et du Cap Taillat, situés respectivement sur les communes de La Croix Valmer et de Ramatuelle, et les mesures préventives à mettre en œuvre afin d'éviter la répétition de 2017.

Le Conservatoire du Littoral, accompagné du Parc National de Port-Cros, du Conservatoire d'Espaces Naturels PACA et des deux communes concernées, a mis en œuvre les bons moyens avec les ressources qu'il a pu obtenir, pour entreprendre la réhabilitation des secteurs affectés par l'incendie. De nombreux bénévoles ont pu participer à des travaux de remise en état. Des donateurs privés ont apporté leur contribution financière, nous avons noté un don de 15 000 € de l'Association de Sauvegarde des Sites de La Croix Valmer. Les accès condamnés aux promeneurs devraient être ouverts en avril, lorsque les opérations les plus importantes de nettoyage et de sécurisation seront réalisées. Les travaux de remise en état de l'ensemble du territoire brûlé se dérouleront au fil du temps, en fonction des moyens que pourra obtenir le Conservatoire du Littoral.

7 – 2 Le cas de Pardigon qui a fait l'objet d'un plan d'aménagement, finalisé en 2016, mais non validé par un vote du comité de pilotage et ensuite par une enquête publique, ce qui est pourtant la règle. À la suite des incendies de l'été 2017 ce plan mériterait d'être amendé, afin que sa fonction de coupure d'incendie soit renforcée et que très rapidement un nettoyage de certains secteurs particulièrement touffus et vulnérables soit réalisé.

7 – 3 Un travail de fond, conduisant à une véritable politique de protection incendie sur l'ensemble du massif forestier de l'intercommunalité, devrait être mis en œuvre, conduit par un comité de pilotage compétent et responsable, assisté par un bureau d'étude spécialisé. Mais ce chantier ne paraît pas être à l'ordre du jour, ou alors il se déroule dans une grande discrétion. Dans un cas comme dans l'autre nous pouvons évoquer de la négligence, voire un dysfonctionnement.

Quelques thèmes à aborder :

- Le respect du débroussaillage obligatoire en milieu urbain, prescrit par arrêté préfectoral, mais très mal appliqué en l'absence de contrôles. En particulier la mise en œuvre du débroussaillage en périphérie des zones urbanisées, souvent de la responsabilité des lotissements, doit faire l'objet d'une information et d'un suivi réguliers.
- Le traitement des massifs forestiers : coupures de combustibles, surveillance, respect des interdictions d'accès, réserves d'eau, pistes DFCI (ou Voies de Défense des Forêts Contre l'Incendie) mal entretenues, insuffisantes ou abandonnées,

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

Nous constatons que les grands incendies du passé n'ont pas servi de leçon, ce dernier de 2017 sera-t-il suivi d'une prise de conscience à la mesure des conséquences que pourrait représenter un très grand incendie, dont la probabilité n'est pas à négliger.

8 – LA DCNS À GASSIN

La DCNS (Direction des Constructions Navales et de Systèmes), anciennement **Usine des torpilles**, fondée en 1912, ou **Naval Group** depuis 2017, propriétaire d'un terrain de 90,000 m² en bordure du littoral, située sur la commune de Gassin, emploie 250 personnes dans un secteur militaire de haute technologie.



La DCNS en 2016 s'est déclarée vendeuse de son site industriel, sans être très précise sur ses intentions de quitter le Golfe de Saint-Tropez. Avec un bail de court ou moyen terme, 5 ans, 10 ans ? Les informations transmises aux élus ont un caractère évolutif.

La Mairie de Gassin et l'Intercommunalité portant un grand intérêt à ce site se sont portées acquéreurs avec un droit de priorité, en face d'un investisseur privé. Les discussions entre la DCNS et les élus ne semblent pas être d'une grande limpidité. Un jour le dialogue est « très constructif », quelques mois plus tard il est en sommeil. Le prix : 38.4 millions d'euros, estimation des domaines, est-il bien ciblé ? A-t-on bien intégré tous les critères qui limitent les possibilités d'utilisation de ce territoire : PLU de GASSIN, Loi Littoral (espace proche du rivage, cf. jurisprudence du Conseil d'État N° 128251 129406), risques de submersion marine, pollution liée à un siècle d'exploitation industrielle ?

La situation en ce début d'année 2018 : **Naval Group a décidé de stopper les négociations exclusives engagées au début de 2017 avec l'intercommunalité.**

COMITÉ DE SAUVEGARDE DE LA BAIE DE CAVALAIRE

Association loi 1901 à vocation de défense de l'environnement

Après plusieurs réunions qui n'ont pas pu aboutir faute d'un accord sur le prix, le vendeur a décidé en septembre 2017, de relancer la mise en vente. Des candidats se sont fait connaître, sont-ils crédibles ? L'Intercommunalité qui avait échafaudé un plan de reprise du site avec l'aide de l'EPFR (établissement public foncier régional) reste néanmoins confiante.

Il est entendu que les associations de protection de l'environnement du Golfe de Saint-Tropez ne peuvent que soutenir une acquisition par l'Intercommunalité, avec l'objectif à terme, que ce territoire soit valorisé en respectant les intérêts des habitants. Nous avons indiqué par courrier, notre soutien à Mme le Maire de Gassin et au Président de l'Intercommunalité.

Affaire à suivre.

8 – L'ACTIVITÉ DU CSBC DANS LE VAR

Depuis toujours, le Comité de Sauvegarde de la Baie de Cavalaire s'est intéressé à la protection de l'environnement dans l'ensemble du département, aux côtés de l'UDVN83, devenue en janvier 2017, l'UDVN-FNE 83*. Ce changement d'acronyme s'est justifié par une étroite collaboration avec FNE PACA, depuis quelques années.

Cette proximité du CSBC avec l'UDVN-FNE 83, nous a permis de fonctionner en réseaux avec ses 45 associations adhérentes, et ainsi, de participer à de nombreuses actions communes : enquêtes publiques, documents d'urbanisme, projets « critiques », centrales biomasses de Brignoles et de Gardanne, boues rouges de Gardanne, gaz de schiste, forages en Méditerranée, traitement des déchets au plan régional, etc.

Lors de sa dernière assemblée générale, le Conseil d'administration de l'UDVN-FNE 83, a dû se restructurer pour remédier au départ de son président Ramon LOPEZ, en exercice depuis cinq ans, qui quitte la région. Le président du CSBC, Henri BONHOMME, a accepté d'assumer la responsabilité de conduire l'association départementale. Cette nouvelle situation devrait permettre au CSBC, de s'impliquer un peu plus aux côtés de l'UDVN-FNE 83, dans les actions qui concernent tout le département, voire au-delà. Voir : <http://www.udvn-fne83.fr/>

*UDVN : *Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie, de la Nature, et de l'environnement*
FNE : *France Nature Environnement*, <https://www.fne.asso.fr/> ou <http://fnepaca.fr/>