

Sujet : [!! SPAM] [INTERNET] Reponse à l'enquete d'utilité publique sur le renouvellement de l'AOT de la ZMEL de Port-Miou

De :

Date : 30/04/2021 16:41

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Expéditeur :

M. Marcel BEYER

Bonjour,

Je suis titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire pour la barquette marseillaise "Bijou", mouillé dans la calanque de Port-Miou.

Avec le copropriétaire de cette embarcation, M. Daniel BALISONI, demeurant Résidence Le Miramar-Avenue de Revestel - 13260 Cassis, nous soutenons avec enthousiasme les propositions élaborées par la commune de Cassis, en concertation avec tous les partenaires institutionnels, pour la mise en place de cette Z.M.E.L (zone de mouillage et d'équipements légers).

L'ensemble de ces propositions, à notre avis, est le gage d'une protection raisonnable de ce site merveilleux.

Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

M. Marcel BEYER

Sujet : [INTERNET] zmel portmiou

De : marc

Date : 01/05/2021 10:08

Pour : "pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr" <pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr>

Provenance : Courrier pour Windows 10

Tres beau projet.

Bien que un peu restreint : Départ de 100 bateaux , 25% de place pour les passages (aucun port n'en offre autant)

Mais je pense que le plus incohérent est le problème de l'eau : 5 robinets dont 2 situés devant les clubs (yccc et cnpm) donc devant des places toujours occupées, 1 pour les kayaks, le seul disponible sera celui du ponton d'accueil mais jamais libre.

Ce ponton d'accueil abrite aussi la pompe à eau noire.

Un bateau a besoin d'eau pour boire, pour la cuisine, mais aussi pour être nettoyer périodiquement.

Les bateaux en attendant que le quai d'accueil soit libre tourneront dans la calanque et par la même une pollution accrue due au moteur.

Merci de votre écoute

Marc Vergès

Propriétaire du KUROSHIVO

Présent dans la calanque depuis 1979

Sujet : [INTERNET] Enquête publique sur port miou

De : Annie Loubié

Date : 01/05/2021 15:35

Pour : pref-ep-cassis-zmelporamiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Le 1 mai 2021 à 15:33, Annie Loubié

a écrit :

Bateau Myrtho

je suis dans la calanque avec ma famille depuis 45 ans et nous sommes toujours émerveillés par ce coin de paradis j'ai entre autre participé financièrement à la remise en état du château. C'est pourquoi je suis d'accord avec toutes décisions prises pour protéger la nature et améliorer les conditions d'amarrage des bateaux.

Mon bateau fait partie de ceux qui devront être déplacés et là, j'ai quelque inquiétude faute de précision à ce sujet.

Par ailleurs, comme plusieurs propriétaires d'AOT le demandent, je souhaite que mes enfants, qui sont copropriétaires puissent bénéficier de l'AOT à ma suite.

Grand merci pour le travail effectué.

Loubié Anne-marie membre d'UNPMC

Sujet : [INTERNET] Enquête port Miou

De : Dominique Besset

Date : 01/05/2021 21:47

Pour : pref-ep-cassis-zmelpor Miami@bouches-du-rhone.gouv.fr

Bonjour

Voilier Spicy

Soucieux de la préservation de la calanque j'approuve le projet qui me paraît aller dans ce sens

Je me permets une remarque sur la régulation de l'accès à la calanque durant la période estivale , aussi bien terrestre que maritime afin d'éviter une surfréquentation fragilisant l'écosystème que les plaisanciers des clubs de Port miou ont soucis de préserver .

Merci

Dominique besset

Sujet : [INTERNET] ZMel Port Miou

De : Franck Delagrande

Date : 02/05/2021 08:40

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Bonjour

J'ai bien pris connaissance du projet de La ZMEL de Port Miou porté par la mairie de Cassis auquel j'adhère et que je soutiens totalement . Adhérent à l'un des clubs de la Calanque depuis plusieurs années , j'ai le plaisir de participer activement à la vie de la calanque , à son entretien et nettoyage , aux rencontres sportives et amicales qui ponctuent la vie associative de la calanque . J'en profite pour remercier les administrateurs et bénévoles qui organisent en lien avec la mairie ces événements ... sans oublier les employés de la capitainerie qui assurent leur service au quotidien. Aussi j'espère de tout cœur que ce projet, co-construit depuis plusieurs années en intelligence avec tous les acteurs , protecteurs de la nature et de la mer , puisse aboutir au profit de tous , plaisanciers , randonneurs amoureux d'une nature préservée sur ce site exceptionnel qu'est Port Miou, véritable bijou de la Méditerranée.

Enfin, chanceux co-propriétaire d'un petit voilier qui mouille sur la zmel, je fais le vœu que la Mairie de Cassis puisse porter au bout ce projet dans le cadre de la gestion de la future AOT, et que les COT des plaisanciers actifs sur la calanque puissent être reconduits voire transmis aux co-propriétaires soucieux de faire vivre la calanque en harmonie avec tous ses usagers.

Bien cordialement

Franck DELAGRANDE

Envoyé de mon iPhone

Sujet : [INTERNET] A.O.T. Port MIOU - Cassis Emplacement N°37 Bateau GALATEA IV

De :

Date : 02/05/2021 21:31

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Madame, Monsieur,

Depuis les années 1990, Je bénéficie d'une Autorisation d'Occupation Temporaire au nom de Madame Eliette ESPIN veuve PADOVANI dans la Calanque de Port MIOU, avec un voilier à l'emplacement cité en objet. Je souhaite et espère pouvoir continuer à venir passer d'excellents moments au sein de ce cadre naturel magnifique dans un environnement protégé entre mer et calanques. J'ai toujours respecté la propreté des eaux et des espaces naturels de cette Calanque, chère à mes yeux.

J'apprécie l'accueil, la gestion administrative et la surveillance du port par l'ensemble du personnel totalement impliqué dans la vie et le fonctionnement de la Capitainerie. Les travaux entrepris par la Ville de Cassis améliorent grandement la qualité de vie de la Calanque. Je suis sensibilisée et engagée avec toute ma famille à la protection de ce milieu naturel avec la Capitainerie et la Ville de Cassis.

Bien cordialement,

Madame Eliette ESPIN veuve PADOVANI

Sujet : [INTERNET] Calanque de Port Miou.

De : Pascal Lopez

Date : 03/05/2021 16:43

Pour : "pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr" <pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr>

La calanque de Port-Miou attire de nombreux visiteurs de part sa situation et sa beauté. Elle offre au regard du promeneur une vue agréable sur cette multitude de voiliers au mouillage. Port-Miou a toujours été un abri naturel pour les bateaux et ce depuis l'époque romaine. Cette calanque, appréciée par tous les randonneurs, promeneurs, et plaisanciers perdra son cachet si d'aventure les bateaux disparaissaient. Aujourd'hui entretenue par les plaisanciers mouillant à l'année, Port-Miou deviendrait sans nul doute une poubelle à ciel ouvert !

Les plaisanciers, titulaires d'une AOT on fait de la propreté une priorité environnementale, et toutes leurs actions permettent d'assurer la préservation de la nature. Il est connu depuis l'antiquité que des sources se jettent en fond de calanque et se mélangeant à l'eau de mer la rendent saumâtre et donc impropre à la croissance des herbiers de posidonies. Ce n'est donc pas l'activité de plaisance qui est en cause. Par contre, la fréquentation de masse des abords de cette calanque produit un effet destructeur sur l'environnement immédiat.

Les stigmates d'une exploitation industrielle sont encore, hélas, visibles. On ne peut pas rendre son aspect "naturel" à cette calanque sans prendre en compte ce fait.

L'intégration paysagère d'un projet d'environnement ne peut exister dans ce paysage industriel (ancienne carrière et les déblais laissés sur place par l'activité).

A priori ce n'est pas un sujet pour l'autorité environnementale!!.

Il faut donc considérer que la présence continue des plaisanciers qui possèdent une AOT à Port-Miou assure l'équilibre du lieu, cette présence ayant été validée par le conseil d'administration du Parc National des Calanques.

Pascal Lopez

Sujet : [INTERNET] Calanque de Port-Miou

De : Patricia Soultanian

Date : 03/05/2021 17:28

Pour : "pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr" <pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr>

La calanque de Port-Miou est un site naturel d'exception ainsi que sa cousine la calanque de Port Pin.

Ce qui en fait son attrait quand on l'approche, c'est la multitude de voiliers au mouillage et qui font partie du décor. Sans eux, le site perdrait toute sa splendeur.

Cette calanque est appréciée de tous, randonneurs, promeneurs, et plaisanciers et il serait dommageable de la délester de ces occupants actuels au profit de bateaux de passages qui ne la fréquenteront

que peu de jours dans l'année.

Aujourd'hui, les plaisanciers propriétaires qui mouillent dans cette calanque sont dits permanents mais ne sont que titulaires d'un Contrat d'Occupation Temporaire qu'ils doivent renouveler chaque année....

Par contre, ces "permanents" entretiennent régulièrement le site et ont fait de la propreté de celui-ci une priorité environnementale, et toutes leurs actions permettent d'assurer la préservation de la nature.

Ils organisent le ramassage des détritiques dus aux incivilités sur les rives et pilotent la plus grande opération de nettoyage des fonds marins de France. Une centaine de plongeurs et le double de ramasseurs à terre bénévoles participent à cette opération annuelle pour nettoyer fonds marins et berges.

C'est une bonne chose de vouloir redonner un aspect "naturel" à cette calanque mais alors il faut aussi y intégrer la remise en état des désordres causés par l'exploitation d'une carrière à ciel ouvert. Mais cet aspect des choses n'est pas traité par l'autorité environnementale.

La présence continue des plaisanciers propriétaires "permanents" à Port-Miou ne peut-être que bénéfique pour assurer l'équilibre environnemental du lieu, présence qui a d'ailleurs été validée par le Parc National des Calanques.

Patricia Soultanian

Sujet : [INTERNET] enquete publique cassis port miou

De :

Date : 03/05/2021 17:41

Pour : pref-ep-cassis-zmelpormiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

jean Charron YCCC

Amoureux de Port miou depuis longtemps; propriétaire d'un petit bateau, societaire de l' YCCC, quelques reflexions quant à l'enquete piblique.

_Depuis de nombreuses années maintenant les plaisanciers conscients de l'importance du bien fondé de la nécessité d'une calanque "propre" participent à l'entretien de celle-ci par leur présence et leur implication : nettoyage annuelle, surveillance, role educatif et de prevention face a l'afflux de touristes " consommateurs " et irrespectueux de ce site à protéger.

-La navigation dans la calanque, et l'occupation de celle ci par les bateaux , sont faites dans le respect total du reglement et de ce fait ne me parait pas etre source de pollution sonore ni d'occasionner d'eclairages intempestifs.

-Les eaux de la calanque sont jugées bonnes et pour m'etre renseigné cf les cuves à eaux grises; elles ne sont pas presentes sur les bateaux inferieurs à 12m; ce qui est la limite dans la calanque; mais les cuves à eaux noires doivent etre presentes sur les bateaux habitables.

-Dans cette réorganisation de la calanque , la mairie de cassis soutient l'ensemble du projet.

-Les différentes réunions des sociétaires dans leur propre club et au sein de l'union nautique, montrent une volonté de faire vivre sur le plan sur le plan maritime port miou de façon eco-responsable et dans le respect de l'environnement.
J.Charron

Sujet : [INTERNET] Réponse enquête d'Utilité Publique

De : Jean-Christophe TILLET

Date : 03/05/2021 17:47

Pour : <pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr>

Bonjour,

La calanque a toujours été un abri sûr pour les bateaux.

La calanque sans bateau perdra son cachet.

Aujourd'hui, le mouillage des bateaux demeurant à l'année est organisé sur toute la longueur de la calanque.

Les plaisanciers présents entretiennent la calanque et en prennent soin.

Je suis donc pour que les bateaux restent au mouillage (organisé) dans la calanque.

Cordialement

Jean Christophe Tillet

Sujet : [INTERNET] Enquete publique AOT Port-Miou

De : Serge BOURRELLI

Date : 03/05/2021 18:20

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Bonjour

Je suis en accord avec le projet déposé, ainsi que les réponses faites par la ville de Cassis aux questions posées par le rapport de la MRAE.

Cordialement

--

Serge Bourrelli

Sujet : [INTERNET] enquete publique ZMEL Port Miou

De : benoit.bagourd

Date : 03/05/2021 19:19

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Bonjour,

Je suis l'heureux propriétaire d'une AOT à Port Miou et à ce titre je confirme partager les observations exprimées par les présidents des associations. Le projet paraît globalement très intelligemment monté et documenté en détail.

Je ferais quelques remarques spécifiques:

- sur la cuve à eaux noires: je n'ai pas compris si elle serait obligatoire même pour les bateaux ne possédant pas de toilettes. J'espère que pour un bateau moteur de moins de 7m ne possédant qu'une petite cabine qui sert pour entreposer du matériel et qui n'est pas spécialement habitable, bateau ne servant que pour des sorties à la journée, il n'y aura pas d'obligation d'avoir cet équipement ou même des toilettes chimiques inutiles (et inutilisées).
- sur les points d'eau: il semble que leur nombre sera très réduit, ce qui risque fort de créer des inégalités d'accès entre les places, et des embouteillages importants lors des belles journées. L'eau est une ressource particulièrement importante et utile. Y aura-t-il une tarification prenant en compte la distance du point d'eau ? Ne serait-il pas possible d'assurer un plus grand nombre de points d'eau ?
- sur l'accès aux pontons: l'accès est interdit aux promeneurs mais cette interdiction n'est pas contrôlée ni respectée, ce qui provoque des dommages certains aux pontons avec les risques d'écroulement/chutes que l'on connaît. Il serait souhaitable d'améliorer ce point à l'avenir.

cordialement,

Benoît Bagourd

Sujet : [INTERNET] Réponse enquête publique

De : Roqueplo Jeannine

Date : 03/05/2021 19:30

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Réponse ,

Je trouve ce projet formidable , bien pensé, bien réfléchi et je suppose réalisable .

Ne pas oublier que les plaisanciers et les agents portuaires sont pour beaucoup pour la réalisation de ce projet .

Bien cordialement

Jeannine Roqueplo

Envoyé de mon iPad P

Sujet : [INTERNET] ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SUR L'AOT DE PORT MIOU

De : corine guillaume lucas

Date : 03/05/2021 22:44

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Bonjour Monsieur,

Dans le cadre de l'enquete publique veuillez trouver ci-joint mes suggestions sur la réfection des installations de Port Miou :

Pontons solides permettant l'amarrage des bateaux

Largeur des pontons de 2m minimum

Aménagement des accès au ponton plus sécurisés (escaliers, stabilisation du sol,...)

Point d'eau facilement accessible et plus nombreux

Nettoyage de la zone à l'angle Ouest de la capitainerie (poubelles cachées, platelage bois au sol, évacuation des déchets de toutes sortes,...)

Rénovation de l'élévateur sur rail (le long de la façade Ouest de la capitainerie) et aménagement de ses accès haut et bas

Je souhaite que ces réfections et travaux puissent être réalisés rapidement, la calanque de Port Miou le mérite!

Je reste à votre disposition si nécessaire

Sincères salutations

Guillaume Lucas

Copropriétaire du bateau Caterina avec Stephane Clavier

Sujet : [INTERNET] ZMEL Port-Miou / Commentaires sur le projet MRAE/Mairie de Cassis (André Chiche)

De :

Date : 04/05/2021 00:52

Pour : <pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr>

Bonjour Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-joint mon commentaire en réponse à l'enquête publique concernant la ZMEL de Port-Miou.

Le texte contenu dans le mail est identique au fichier PDF joint à ce mail.

Bonne réception

Cordialement

André Chiche

Un projet à la hauteur de la beauté et de la rareté du site de la calanque de Port-Miou la portes Cassidienne des Calanques.

Bravo à tous ceux qui se sont « creusés la tête » et qui ont bâti ce projet très complet tant au volet écologique, que le respect et la sauvegarde du lieu, sans oublier les associations de plaisanciers.

Le Rôle de la Mairie de Cassis

On peut reconnaître que la mairie de Cassis s'est particulièrement impliquée dans ce sens.

Les photos de la sortie de Port-Miou s'affichent dans le monde entier, nous sommes conscients que ce site naturel côtier est à la fois remarquable et rare.

Tous les acteurs entraînés dans cette nouvelle organisation vont œuvrer pour que ce site soit respecté.

Tous les habitués de la Calanques au rang duquel il y a certes les autorités, les institutions mais aussi les associations d'usagers et de clubs sportifs qui sont épris de cet endroit et vont tout faire pour le préserver comme ils l'ont fait depuis les années soixante.

La rénovation du château, la Capitainerie... etc.

La Mairie de Cassis a créé un réel élan pour panser les plaies de la carrière Solvay par la réhabilitation du château et la reprise de la gérance portuaire. La nouvelle capitainerie, les installations sanitaires sont un vrai plus. Bien qu'il reste beaucoup à faire pour réhabiliter le site de l'ex carrière Solvay sur terre et sous l'eau également.

Port-Miou est un « trésor » qui fait partie intégrante de la ville de cassis, ses habitants en sont fiers, la mairie est très impliquée par sa préservation et par la politique environnementale en général.

Les plaisanciers à voile sont majoritaires, une orientation à renforcer.

Le voilier est le bateau qui correspond le mieux aux divers critères écologiques cités dans le rapport car propre énergiquement et silencieux.

Les propriétaires des bateaux en général et des voiliers en particulier sont soucieux de garder la calanque propre et de préserver leur environnement car ils sont les premiers concernés (ils s'y baignent souvent).

L'entretien de Port-Miou par un nettoyage régulier de la calanque

Ces mêmes plaisanciers participent régulièrement au nettoyage des berges et des fonds une ou deux fois par an. C'est l'occasion d'une des grandes réunions de printemps inter clubs de retrouver tous les

« amoureux » de Port-Miou et des Calanques.

Les clubs de l' UNPMC : YCCC, CNPM, UPPM, PMP2,

Très directement les adhérents de ces clubs ont un rôle positif de veille, et simplement aident à ce que les allées et venues sur les pontons soient fluides.

Ce sont les vigies bienveillantes de la calanque aux côtés du personnel du port.

Les plaisanciers de la mer et des voiliers plus particulièrement ont le respect de ce site naturel et en mesure toute la valeur.

Ils sont économes avec l'eau douce et leur électricité est souvent produite par des panneaux solaires ou par une éolienne. Leur plaisir est simplement le vent dans leurs voiles. C'est se mouvoir avec une énergie renouvelable sans faire ni trop de bruit ni trop de vagues.

Des activités associatives dans l'esprit de Cassis

En plus la présence des clubs, crée tout un tissu associatif dévoué à la vie de la calanque : organisation de régates, réunions diverses, activités festives pour attirer la jeunesse, etc.

Les manifestations sportives autour des régates de prestige (Voiles de Cassis), organisées par la FFV, ou le CNPM sont un attrait supplémentaire pour le Tourisme de Cassis.

Sans ceux-ci la calanque de Port-Miou ne verrait que les longues files de touristes d'un jour.

Tous les bénévoles donnent de leur temps pour créer une ambiance et regrouper les plaisanciers dans l'esprit « Calanques ».

A noter que la majorité des plaisanciers, tous soucieux de l'environnement adoptent des comportements écologiques.

Bien sûr les calanques sont des espaces naturels de liberté pour tous, mais nous sommes conscients que pour les protéger il serait bon de réguler leur accès et surtout éduquer les visiteurs et les sensibiliser à la fragilité de cet environnement autant au niveau de la flore que de la faune.

La « forêt de mats » qui se présente en perspective n'enlaidit pas le paysage, bien au contraire. Même les touristes d'un jour, prennent plaisir à longer les berges avec des bateaux qui représentent un rêve de liberté. Espérons que ces sites ne seront pas victimes de leurs succès, par une fréquentation débridée en très forte augmentation par terre et par mer.

L'accueil des associations : plusieurs lieux de rencontres, pourquoi pas ?

Les deux principaux clubs : YCCC et CNPM ont organisé leurs fonctionnements (réunion, repas associatifs, matériel mutualisé, etc.) pour leurs membres autour de deux lieux (un sur chaque rive). La longueur de la Calanque permet à ces deux structures de dimension modeste de s'intégrer dans le paysage d'autant qu'elles sont réparties judicieusement. S'il on observe Sormiou, ou Morgiou, les cabanons sont beaucoup plus nombreux. De plus les nouveaux pontons ne permettront pas de passer d'une rive à l'autre, c'est une raison supplémentaire de les conserver.

L'apport des plaisanciers permanents aux côtés du personnel du port

La présence permanente des plaisanciers permet par le financement des AOT de maintenir une structure annuelle salariée sur place. Le maintien de l'activité annuelle de cette structure permettra un accueil des bateaux passagers (1/4 des postes d'amarrage) pendant la saison estivale.

L'amarrage des bateaux des nouveaux pontons

Le projet prévoit de nouveaux pontons, c'est plus que nécessaire pour la sécurité. Les nouvelles structures permettraient à la vie sous-marine de se développer c'est encore mieux.

Concernant l'amarrage, on peut lire que beaucoup de remarques de personnes compétentes concernent les pontons flottants versus pontons fixes. Sans être un spécialiste je n'ai pas d'avis tranché mais je crois que l'option mobile devrait être étudiée afin que ces investissements lourds ne soient pas remis en cause par les fluctuations des hauteurs d'eau que l'on a pu observer ces dernières années.

En conclusion Je soutiens ce projet qui a su intégrer les souhaits des acteurs et décisionnaires.

Usager de la Calanque de Port-Miou depuis 1980, membre de l'YCCC et du CNPM, et régatier.

André CHICHE

Sujet : [INTERNET] Enquête publique Port Miou permanence La Ciotat du 04 Mai 21

De : Claude Tagliasco

Date : 04/05/2021 11:01

Pour :

Bonjour,

Ce jour, permanence de La Ciotat de 9h00 à 12h00.

Je vous prie de trouver ci-joint, une pièce jointe qui m'a été remise sur support informatique, relative à l'observation de Monsieur HONEY Alec et concernant l'enquête publique de la ZMEL de Port-Miou.

Souhaitant bonne réception.

Cordialement

Claude Tagliasco.

— Pièces jointes : —

Considérant que.docx

1,2 Mo

PRÉAMBULE

"Considérant qu'il appartient au maire de réglementer la baignade et les activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins et des engins non immatriculés jusqu'à la limites de 300 mètres à compter de la limite des eaux en application des dispositions de l'article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales.

Considérant qu'il appartient donc au préfet Maritime, non compétant à l'intérieur des limites administrative des ports, de réglementer, dans la bande littorale maritime des 300 mètres à compter de la limite des eaux, la navigation et le mouillage des navires, embarcations et engins immatriculés et la pratique de la plongée sous-marine ainsi que les activités nautiques pratiquées depuis le large avec des engins non immatriculés."

(Préfecture Maritime de la Méditerranée, Toulon, 19 février 2021).

Madame le Maire de Cassis apporte une vision politique, environnementale et économique de sa communauté en qualité du Maire élu de la commune. Elle décide sous la direction du gouvernement. Elle exécute l'administration des arrêtés municipales, selon la loi civile, pour la plus grande bénéfice de la commune de Cassis portée par son élection en qualité de maire et par sa connaissance unique de la ville et ses administrés.

Autorisée en qualité de gestionnaire du plan d'eau de la Calanque de Port Miou depuis 2004 par arrêté du Contre Amiral Thierry O'Neill, Député Préfet Maritime de la Méditerranée, Toulon, le 2 août 2004 : et ainsi en 2019, Madame le Maire demande un renouvellement de l'AOT dans le cadre d'une reprise linéaire des pontons.

LE PLAN D'EAU ET LES AOTs

Le plan d'eau ne donne aucun détail maritime. D'ailleurs, *considérant qu'il appartient au maire de réglementer la baignade et les activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins et des engins non immatriculés jusqu'à la limites de 300 mètres* on constate qu'il n'y a pas de références aux sujets annexes, notamment :

1. AOT ? – sans plan d'eau pour des kayaks et paddles sur la plage et leur passage de navigation à travers le plan d'eau ?
2. AOT ? – rien sur la buvette et l'habitation familiale à l'entrée de la Calanque de Port Miou, qui se trouve au-dessous d'une falaise instable à 50 avenue des Calanques ?
3. AOT ? – rien sur les legionnaires au cabanon Est où se trouve de nombreux kayaks : où se trouve le plan d'eau pour ces activités nautiques ?
4. Quel est le plan d'eau au château ? Quel est le plan de l'environnement au château : l'accès public au passage derrière le château ; le plan du parking ; et le plan du paysage, notamment pour remplacer le chantier derrière le château, ainsi que l'accès/évacuation aux/des pontons ?
5. AOT ? – Où se trouve le plan pour des bateaux de promenade de Cassis pour débarquer/embarquer des passagers au château ? - Avec ouverture des toilettes au public ? - Avec la vente commerciale de l'eau ou buvette ?
6. AOT ? – Où se trouve le plan pour une extension de Port Miou à l'extérieur Sud de l'entrée, jusqu'à 200 m, où se trouve une trémie renouvelée dans une zone de non pêche... (Concertation, ZMEL, Port Miou, ville de Cassis, description du projet, localisation du site, 111. 1, p. 3. Carte de Port Miou, 28 oct/18 nov 2019).
7. Où se trouve le plan d'eau pour des bouées (30) dans une espace réduite reste sans détails ? - notamment au-dessous de la falaise Ouest de l'avant-port, qui tombe, créant une plage de roches dangereuses aux promeneurs et aux engins de plage. Le sentier Ouest de l'avant port reste fermé depuis 2018. Le mur patrimoine tombera, sans entretien !
8. Quels sont les projets de construction de nouvelles villas sur site ? - notamment à l'entrée de Port Miou, 50 avenue des calanques et d'autres sur avenue de Notre Dame en haut des pontons Est, alors que ces villas « *figurent sur les aires protégées au droit de la calanque de Port Miou, Aire Optimale d'Adhésion* » (Ville de Cassis, Renouvellement de l'AOT. de la Calanque de Port Miou, figure 4, p.26, janvier 2018).
9. Le plan d'eau n'indique pas l'attribution et nombre de postes, notamment pour les visiteurs, des services d'urgence, des services maritimes, des categories des bateaux : largeur/**longueur hors tout maximum de 12 m,**

selon les règlements maritime de la ZMEL ; et sans indication du tirant d'eau. Les postes ne sont pas numérotées. A noter qu'il n'y a ni commission d'attribution ? - ni liste d'attente à ce jour ?

10. Le plan d'eau n'indique pas l'équipement de sécurité (lieu/nombre) ; les déchets ménagères (poubelles/triage) ; sans affichage du cheminement des déchets industriel spécifique et sans plan de balisage du chenal (l'arrêté maritime, 2 août 2004) ; sans plan des robinets d'eau et des prises d'électricité (nombre/lieu)... et plus encore.

Il est incontestable que le plan d'eau actuel est dangereux ! - quant aux plaisanciers qu'aux randonneurs ! Or, *le bénéficiaire est tenu de maintenir l'ensemble des installations... en bon état...*(Préfecture Maritime de la Méditerranée, Article 1.6, 2 août 2004). *Tout défaut d'entretien ... pourra entraîner, après mise en demeure, la révocation du présent acte (idem, Article 1.7).*

RECOMMANDATION

La simplicité, la construction, l'entretien, la souplesse, l'esthétique et l'harmonie de l'environnement, il serait essentiel, à mon sens, d'avoir les mêmes style et construction du ponton sur les 2 rives. Pourtant, la sécurité n'est pas issue uniquement de bon entretien, mais de organisation, de formation et de structure de gestion, qui s'adaptent aux critères et règlements maritimes, de Police et du Parc National des Calanques.

Alec Honey MA, Ph.D.
4 mai 2021.

Annexe 1 : Structure/organisation.

LA PREFECTURE	<u>LE CHÂTEAU</u>	LA PREFECTURE MARITIME
REGION/METROPOLE	MADAME LE MAIRE DE CASSIS	DOUANES FRANCAISES
Parc National des Calanques	Direction de l'Environnement et des ports de Plaisance	Les Affaires Maritimes
Règlements de PNC.	Règlements de Police	Règlements maritimes
La Police du Parc Contrôle d'accès : ZMEL	La Police Municipale Contrôle d'accès : véhicules	Gendarmerie/maritime Contrôle de sécurité
Bateau de PNC.	Le Maître de Port/Capitainerie Bateau d'accueil et de garde	Bateau de Gendarmerie
Agents de PNC.	Agents portuaires Société nautique	

Sujet : [INTERNET] ZMEL de Port Miou

De : Claude Tagliasco

Date : 04/05/2021 15:40

Pour :

Madame

Ce jour, permanence de La Ciotat de 9h00 à 12h00.

Je vous prie de trouver ci-joint, les pièces



02 CHAPITRE II.pdf



03 CHAPITRE III .pdf



04 CHAPITRE IV.pdf



CHAPITRE I .pdf

qui m'ont été remises sur support informatique, relative à l'observation de Monsieur RACHEZ en compléments de sa visite en date du 22/04/21 et référencé en page n°70 du registre dématérialisé.

Souhaitant bonne réception.

Cordialement

Claude Tagliasco.

--

La Calanque de Port-Miou

Historique et perspectives

La calanque de Port-Miou est à plus d'un égard le raccourci, le témoignage immémorial de l'occupation de l'homme sur la Terre. En fait, l'homme a investi notre petite planète à mesure de sa multiplication, et a aménagé, modifié, transformé son environnement à mesure de ses avancées technologiques. Les constructions éphémères de ses époques nomades ont peu à peu laissé place à des installations pérennes et des modifications définitives dès la maîtrise de l'agriculture, et donc de la sédentarisation. C'est ce que développe Augustin BERQUE, philosophe et architecte, lorsqu'il évoque l'«*oïkouménè*», (en grec : espace de l'implantation humaine) *versus* l'«*érèmos*», (l'espace désert, non occupé par l'homme, lieu où se réfugient parfois quelques réfractaires à la concentration grégaire de nos sociétés : les ermites...).

Généralement, l'*érèmos* n'offre pas un environnement favorable à l'installation durable de l'homme sédentaire. Il faut donc le modifier, le « domestiquer », par exemple en coupant les arbres pour créer des champs de culture, tracer des routes, construire des temples et des maisons.

Mais quelquefois, l'*érèmos* présente une configuration propre à répondre aux besoins des hommes, pour devenir alors *oïkouménè*. Ce fut le cas de certaines grottes – que tout un chacun a en mémoire – ou d'autres sites naturels, praticables tels quels ou nécessitant parfois de légers aménagements, comme le port de Lacydon ou le théâtre de Syracuse.

L'anthropisation du milieu naturel peut parfois passer inaperçue. A l'origine, le pourtour septentrional méditerranéen est couvert de forêts de chênes. Mais le bois de chêne, très résistant, est utilisé pour la construction navale. Quand on sait qu'il ne faut pas moins de 3000 arbres pour fabriquer un bateau d'une quarantaine de mètres, on comprend que le littoral ait été dépouillé de ses forêts. Sans arbres à feuilles caduques, l'humus ne se renouvelle pas et l'érosion pluviale le fait disparaître. Le paysage devient aride et ne permet plus que la pousse de conifères, qui peuplent aujourd'hui notre littoral. Madère a connu elle aussi une forte déforestation lors de sa colonisation par le Portugal.

Or, l'envahissement progressif de la Terre par les hommes s'est souvent fait par la mer. La découverte de Port-Miou comme abri sûr naturel remonte à la plus haute antiquité, car les hommes ont toujours navigué, pour pêcher, bien sûr, mais aussi pour découvrir d'autres horizons et chercher de nouveaux lieux d'implantation lorsque celui qu'ils occupaient s'avérait trop exigü pour les abriter et leur offrir la subsistance. La colonisation des rives méditerranéennes s'est faite par la mer. Egyptiens, Phéniciens, Grecs d'Asie et d'Europe sont allés en quête de terres nouvelles, et ce furent Cadix (*Gadès* tirant son étymologie du phénicien *Gadir* = forteresse), fondée en 1104 avant J.C., Carthage (*Kardageish* = ville nouvelle en phénicien) fondée en -813, Syracuse (-734), Phocée (-600)...

Les Grecs puis les Romains se sont arrêtés à *Carsicis*, ou *Carcicis* (site sous la tutelle d'une divinité des fontaines : « *Tutelae Charsitanae* ») - aujourd'hui Cassis – et avaient repéré la calanque voisine, profonde et calme par tous les temps. Déjà, au IV^{ème} siècle avant J.C., les autochtones Celto-Ligures échouaient leurs frêles esquifs de pêche entre le fond de la calanque et la « Petite Mer ».



La « petite mer »



Vue de la calanque avant SOLVAY.

A cette époque, la navigation se faisait déjà en observant les étoiles, comme l'attestent les relations des marins grecs et phéniciens. Mais pour les Romains, qui n'ont jamais vraiment maîtrisé l'art de la mer, les grands voyages maritimes se faisaient en cabotant, de *Nikaïa* (Nice) à *Antipolis* (la ville d'en face : Antibes), de *Télo* (Théoules) à *Agathai* (Agay), d'*Athénopolis* (St Tropez) à *Olbia* (Hyères), de *Télo Martius* (Toulon) à *Tauroentum* (Les Lègues) ou à *Kitharistès* (Citharista, devenue Ceyreste, mais désignant le port de La Ciotat), puis à *Carcisis* ou à *Portus Hémînès*, sur la route de *Massalia*, alors que tous ces sites avaient été découverts par les Syriens, les Phéniciens et les Grecs.

Portus Hemines est le toponyme le plus ancien répertorié pour désigner la calanque de Port-Miou. Un toponyme doit permettre d'identifier très précisément un détail géographique localisé. Il n'a pas été attribué par l'homme de façon arbitraire, mais dans un souci de description du paysage et/ou d'évocation des activités que les habitants y exerçaient. Or, les deux termes : *portus* et *Hemines* posent problème.

Le mot **portus** peut avoir deux étymologies différentes. Il est attesté comme dérivé du verbe latin *portare* : porter, transporter, transborder. Mais cela implique une infrastructure portuaire, absente dans la calanque à l'époque. Encore que les transbordements se fissent depuis la plage en échouant les nefs à fond plat. Il peut également trouver son origine dans le grec « *poros* », (= passage) ou dans « *porthmis*, *porthmidos* » évoquant le lieu de passage ou le bateau de transport. Faut-il rappeler que de tout temps et jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, la navigation était considérée comme très dangereuse ? La multitude d'épaves qui garnissent les fonds marins proches de la côte témoignent de tous ces dangers ! A l'époque de César, il n'existait que deux sortes de bateaux : la « *navis longa* », bateau étroit, et rapide destiné à la guerre, et la « *navis oneraria* », vaisseau large à fond plat, navire de charge. La plaisance n'est pas à l'ordre du jour, ni du siècle...Il faudra attendre la fin du XIX^{ème} pour voir des bateaux de plaisance affrétés souvent par la gentry anglaise ou par quelques fortunés français dont fit partie Jules VERNE.

Quant à « **Hèmines** », ce mot grec (*hémina*, *héminès* au génitif marquant l'appartenance) en français : *hémine*, signifiant : *demi-sétier*. Le sétier est une mesure de capacité d'environ 150 litres. On pourrait interpréter le terme en envisageant que le site de la calanque ne permettait pas de transborder des volumes supérieurs à 75/80 litres. Mais les Grecs, puis les Romains, utilisaient des amphores pour le transport des grains et des liquides (blé, olives, huile, vin etc...). Or la capacité d'une amphore n'excède pas une trentaine de litres ! Le terme n'aurait donc pas de valeur sémantique à désigner la calanque ou une activité liée à ce lieu. Il s'agirait en fait de la déformation d'un autre terme antérieur au passage des Grecs, qui, ne comprenant pas son sens, l'auraient altéré et remplacé par un terme grec ayant au moins une signification. On peut envisager que l'origine du mot serait perse ou mède, de l'époque où ces derniers étaient en opposition guerrière avec les Grecs. Ils occupaient l'Anatolie et une partie de la Syrie

actuelle. La tribu des *Hachamanich* a donné son nom à *Achémènes*, nom qui a pu être attribué au lieu par l'équipage venu de Syrie découvreur de la calanque. Le terme, étant sans signification pour les Grecs et surtout les autochtones, a pu subir le phénomène d'aphérèse (chute de la syllabe initiale c-à-d du « a »,) car l'accent tonique est sur la seconde syllabe, mais, gardant l'aspiration du « h », et par assimilation, être remplacé par le terme grec « *Hèmines* ». Plus tard, deuxième aphaérèse : de *Hèmines*, on passe à *Mines* (*IIème siècle après J.C.*), puis, à l'époque médiévale, par apocope (chute de la syllabe terminale), à *Mil* (*attesté en 1311 de notre ère*), puis *Miol*, (fin XVème) puis *Mieu*, , prononcé « miou ». La proximité des points d'articulation (position de la langue dans le palais) du « n » de « *Min* » (pré-palatale nasalisée) et du « l » de « *mil* » (palatale) explique cette évolution linguistique. Ajoutons à cela une vocalisation du « l » en « e » dit « muet », phénomène fréquent dans l'évolution de la langue, et cela complète l'explication. Il faut dire qu'à cette période ou le grec n'est plus parlé et que le bas-latin est altéré par les accents locaux des descendants Celto-Ligures et autres Gaulois, l'évolution de la langue est rapide. D'autant plus rapide que le mot employé a une signification inconnue, et qu'il n'y a pas encore de référence écrite : quel est le pourcentage de la population qui maîtrise l'écriture et la lecture ? 1% ? Certainement moins. Rappelons que le 1^{er} texte en une langue considérée comme « ancien français » (en fait en langue romane) date de 842, le *serment de Strasbourg* entre les petits-fils de Charlemagne. Il faudra attendre la mise au point de l'imprimerie par Gutenberg (1430-1450) pour que la langue se stabilise. Il est probable d'ailleurs qu'à la Renaissance, un savant érudit ait recherché une étymologie latine à cette toponymie : il n'était pas illogique de penser que Port-Miou venait du latin *portus melior*. « *Melior* » étant le comparatif de *bonus*, cela prenait sens : Il y a deux ports dans la baie, celui de Cassis, mal protégé du vent d'Est et souvent ensablé, mais donnant accès au village et disposant d'eau douce ; et Port-Miou, très abrité par tous les vents, mais n'ayant pas de ressource en eau douce. Les marins toutefois allaient en apnée remplir des amphores à la rivière souterraine qui débouche à l'entrée de la calanque, rapportant probablement une eau quelque peu saumâtre...

Ce type d'erreurs de toponymie n'est pas exceptionnel : le Tricastin, berceau de la tribu ligure des Tricastins, a été interprétée comme « région des trois châteaux » ; cf *Saint Paul les Trois Châteaux* dans le département de la Drôme.

Le toponyme *Port-Miou* est fixé définitivement en 1810 lorsque Napoléon fit cadastrer la France par son administration.

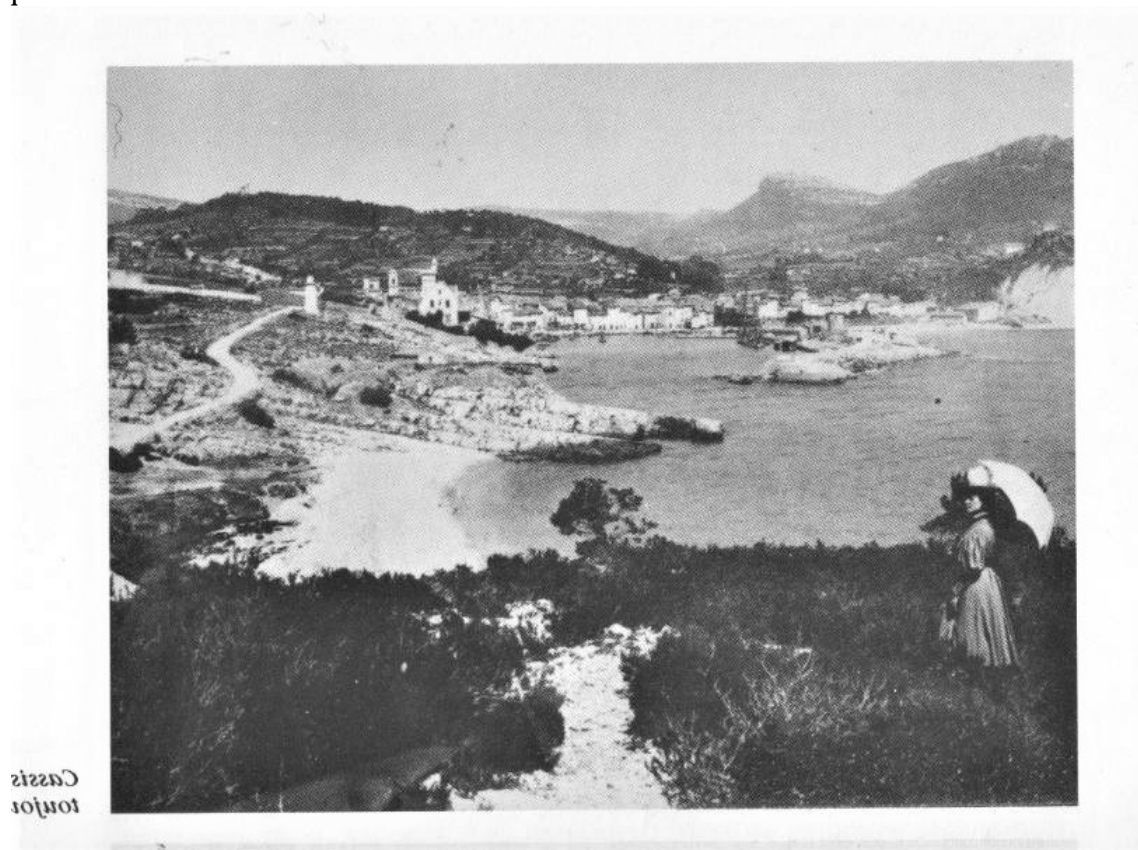
Mais revenons à notre calanque. Servant d'abri naturel depuis plusieurs siècles avant J.C., elle est répertoriée dans l'*Itinerarium Antonini*, ouvrage anonyme dont les premiers relevés datent probablement d'une ordonnance de Jules César, et qui n'a cessé d'évoluer et de s'enrichir au cours des siècles de l'Empire Romain. Les manuscrits en notre possession datent de l'empereur Dioclétien (244-311, empereur de 284 à 305).

Au cours des siècles, la calanque servira souvent d'abri lors de tempêtes : on retiendra le passage de la flotte du pape Grégoire XI dans les premiers jours d'octobre 1376, à cause d'un violent mistral, alors qu'il reportait le Saint Siège d'Avignon à Rome : parti de Marseille le 2 octobre, il arrive à Ostie (embouchure du Tibre et port de Rome) le 13 janvier 1377 après avoir caboté le long de la côte.

Auparavant, entre le VIIème et le Xème siècle, Port-Miou sert – de façon intermittente – de base aux Sarrazins. Cela leur permettait des incursions sur Massilia. Ils sont « boutés hors de Provence » en 990. Ils ont occupé La Garde Freinet (de 890 à 983). C'est là, semble-t-il, l'origine de la dénomination « Massif des Maures » entre Hyères et Fréjus, c'est-à-dire entre le fleuve côtier Gapeau et l'Argens. Ils s'étaient installés durablement en Arles, ce qui a valu la légendaire Bataille des Aliscans dont le héros, Guillaume d'Orange, lieutenant de Charlemagne puis du roi Louis, avait d'ailleurs épousé Orable, une princesse sarrazine installée à Orange

convertie au christianisme sous le nom de Guibourc. Durant ces périodes troublées, les Cassidains –ou Cassidens - (nom dont l'étymologie remonte sans doute à *Charsitana*) se sont réfugiés sur les hauteurs, délaissant le bord de mer. A la même époque, les habitants de *Kitharista* se seraient déplacés vers l'actuelle Ceyreste, avant de réinvestir plus tard la *Civitatem* (i-e La Ciotat).

Dès la fin du Moyen-Âge, la calanque va servir d'abri à de nombreux navires, de guerre ou de commerce : au XVIIème siècle, les bâtiments de commerce débarquent leur marchandise de raisin et de vin à Port-Miou, ces denrées étant refusées au débarquement à Marseille. Le débarquement se faisait sans doute sur le quai situé devant l'actuel château. Les marchandises étaient ensuite convoyées par le chemin qui longe la rive (cf photo supra). Entre 1720 et 1723, lors de la grande peste de Marseille, amenée par le « Grand Saint Antoine », 3 mâts d'une quarantaine de mètres, apportant des tissus précieux du Levant, tissus infectés de puces porteuses du bacille de Yersin, les transbordements se font à Port-Miou, le port de Cassis étant comblé et le môle détruit. Cela vaudra aux Cassidens d'être eux aussi frappés par la peste. En 1739, toujours du fait que le port de Cassis est inutilisable, les déchargements se font dans la calanque.



Vue du port de Cassis début XXème. On voit que le bassin est mal protégé.

En 1744, à la suite d'une bataille navale devant Toulon, plusieurs bâtiments espagnols trouvent refuge dans la calanque. Ils y sont poursuivis par une frégate anglaise qui débarque des troupes. Celles-ci sont contraintes de réembarquer face à une colonne de secours venue de La Ciotat.

Toutefois, la vie de la calanque repose d'abord et avant tout sur la pêche. Témoin cette autorisation d'installer une madrague (vaste filet où viennent s'enfermer les thons, nombreux à cette époque) par lettre-patente de Louis XIII en 1633. Cette pêche restera traditionnelle jusqu'à la fin du XIXème. Elle n'est bien sûr pas la seule : les résurgences d'eau douce favorisent

la venue de poissons de toutes sortes. C'est la raison pour laquelle on a pu voir des bancs de dauphins venir y chasser.

La calanque, ainsi que Cassis et toute la baronnie d'Aubagne, est restée sous la domination de la Maison des Baux de 981 à 1402, date à laquelle Odon de Villars, époux d'Alix des Baux, cède ces domaines à son neveu Philippe de Nevis. Vont se succéder des passations de droits, particulièrement des droits de pêche à Port-Miou : Louis XIII accorde le droit exclusif de pêche à Honoré Bérard en 1623. Vendu en 1645 à De Michalis qui revend à la commune en 1658 ; celle-ci, faisant face à des difficultés cède à des particuliers contre redevance. Après la Révolution, élection en 1791 du premier prudhomme de Cassis. En 1847, au fond de la calanque, ce qu'on appelle « la Culate », est installé un parc à coquillages, première « ferme aquacole ».

C'est en 1874 que sont signalés par la prudhomie de Cassis des « bateaux dits de plaisance » pour se plaindre de la concurrence qu'ils font aux patrons pêcheurs.

A cette même époque va commencer la mutilation de la calanque. Un jeune ingénieur chimiste, Ernest Solvay (1838-1922), a mis au point un procédé peu onéreux pour extraire le carbonate de calcium du calcaire. Jusque là, la pierre de Cassis servait soit à la construction, soit à la décoration ou à la sculpture. Il s'agit de calcaire « urgonien » qui tire son nom du village d'Orgon. Son origine remonte au Crétacé, et on le trouve au Sud des massifs préalpins et au bord de la Méditerranée, particulièrement vers les calanques de Cassis. Il est encore aujourd'hui exploité autour d'Orgon (Bouches-du-Rhône) par la société suisse OMYA, qui en extrait 900 000 tonnes par an. La découverte en 1735 par l'abbé Barthélémy du cippe (pierre taillée) portant inscription « TUTELAE CHARITANAE S D S D », en pierre de Cassis, ne justifie en rien l'existence au II^{ème} siècle (ou avant) de l'exploitation d'une carrière : l'utilisation des ressources locales n'a rien d'intensif, comme ce fut le cas depuis la plus haute antiquité pour le marbre de Carrare, par exemple. Le premier témoignage d'une carrière exploitée date de 1720, à la pointe de la Cacau, entre Port-Miou et Port-Pin. Elle fut ouverte par Victor Cézard (ou César ?) pour le compte du roi.

Une seconde carrière est ouverte (vers 1782) derrière le Bestouan. Elle est d'ailleurs toujours en activité, mais la modestie de ses prélèvements (destinés essentiellement à la sculpture et la décoration) ne suscite pas d'émotion particulière.

Un troisième site, la pointe de la Presqu'île, est exploité à partir de 1810 sur la propriété d'Honoré Ganteaume, grand officier de l'Empire. Son exploitation a conduit en 1847 à la destruction puis la reconstruction un peu plus loin de la chapelle de N.D. de la Santé (ou N. D. de Bon Voyage). Celle-ci avait été édifiée sur l'emplacement d'un ancien oratoire en 1649 pour s'acquitter d'un vœu de la population après une épidémie de peste.



La partie qui correspond à l'actuel parking du tennis a été pénéplanée par l'entreprise Chagnaud (pour extraire les matériaux nécessaires à la construction entre 1911 et 1926 du

canal du Rove - et de son tunnel d'une longueur de 7 km, dont une partie s'effondre en 1963 suite à un glissement de terrain - qui vont de L'Estaque à l'étang de Berre). Les rotations se faisaient par wagonnets empruntant le petit tunnel qui descend vers le cabanon anciennement des militaires.

Un quatrième site, au fond de la calanque côté presqu'île, a été exploité jusqu'en 1985 (?) par l'entreprise Dora, puis Pedri. Mais il s'agit là de carrières de pierre destinées à la construction. Elles n'ont certainement pas eu l'amplitude que leur attribue la rumeur populaire : il est assez improbable que la pierre de Cassis ait abordé aux confins de la Méditerranée, imaginaire qu'elle ait dépassé les Colonnes d'Hercule... Contrairement à la légende, le socle de la Statue de la Liberté a été édifié par les Etats-Uniens sur un fortin de type Vauban.



A droite, on distingue la forme en étoile à 11 branches de l'ancien fortin servant de socle à la célèbre statue de Bartholdi. En médaillon, à gauche, son portrait.

Alors vient le temps de l'industrialisation. Les patrons du développement et leurs lieutenants de l'industrie ne perçoivent que le progrès technique et la croissance économique. Ils sont peu soucieux de l'environnement. Ernest Solvay fonde son entreprise en 1863. Belge et ambitieux, il arrive aux portes de la Méditerranée : pour concrétiser l'exploitation de son brevet, la fabrication industrielle de carbonate de soude dont les débouchés commerciaux sont multiples, mais d'abord pour la fabrication du savon – le savon de Marseille- il a besoin de calcaire et de sel. Aux Salins de Giraud, où sera édifiée une usine de transformation dès 1895, le sel ; à Port-Miou le calcaire. Le transport se fera par la mer. C'est alors que l'on voit apparaître les différentes trémies. La pierre de construction se charge par grutage ou à quai, à hauteur du navire. Les trémies servent au chargement de gravier et granulat (utilisés pour la transformation en carbonate de soude) dans des barges. D'où les trémies de Morgillé sur la façade Est de la pointe de Cacaou. En 1896, Solvay achète le terrain de la rive Nord de Port-Miou. Il bénéficie d'un bail emphytéotique pour l'exploitation. Comme il n'a plus besoin des autres carrières, et devant le développement du béton *versus* la pierre de taille, celles-ci tombent en désuétude. Paul Ricard rachète le terrain de la Presqu'île et y installe l'actuel tennis. Plus tard, le conservatoire du littoral reprendra la partie occidentale de cette même Presqu'île. Peu à peu, la carrière Solvay se modernise et se développe. Une première trémie est installée en amont du « Château ». Cette maison rurale, antérieure à 1810, a été vendue en 1867 au marquis de Fesque de la Roche qui l'aménage, selon la légende, pour y loger sa maîtresse et abriter ses amours adultérines. Revendue en 1897 à M. Boude, elle est acquise l'année suivante par Ernest Solvay. Il y installe ses bureaux.

Les habitants de toute la région s'étaient émus de cette défiguration de leur patrimoine : en 1910, Frédéric Mistral intervient auprès des autorités ; la même année, une manifestation de protestation rassemble quelques milliers de personnes à Port-Miou .

La manifestation du 13 mars 1910 était destinée à stopper l'extension de la destruction, entreprise en 1896, de la rive Nord de la grande calanque de Port-Miou par la carrière Solvay, les roches extraites étant destinées à des utilisations physico-chimiques du calcaire.



Mais les intérêts économiques sont plus forts, comme d'habitude. L'exploitation continue, la plaie ouverte sur le flanc de la calanque s'agrandit toujours davantage.

Il faut souligner que les défenseurs des Calanques n'étaient pas systématiquement et aveuglément opposés à toute exploitation de la pierre : c'est ainsi que la carrière de la Pierre de Cassis, située à l'écart de la calanque, est toujours en activité. Cette belle et solide pierre de taille dont les gisements sont rares, a entre autres servi à reconstruire le grand phare de Planier (hauteur 71 mètres), qui éclaire l'entrée de la rade de Marseille.

En revanche, la roche à broyer qui constituait le plus gros de la carrière à Port-Miou pouvait être trouvée largement ailleurs dans les collines ; l'intérêt de la calanque pour l'exploitant était la commodité d'embarquement de la pierre sur des chalands. ((

- Entre 1920 et 1938, projet d'immenses batteries tout en haut du « plan de Coulon » (bois des walkyries, à l'Ouest de Sormiou) avec d'immenses rampes d'accès vers ces canons.
- 1922 : grandes manifestations, pétitions, pressions sur les élus, aboutissant à la sauvegarde de la sublime calanque d'**En-Vau**, elle aussi menacée de destruction par une carrière. (Pas même une carrière de belles pierres de taille, mais de la pierre à broyer pour l'industrie chimique ! (



L'arrivée en 1924 du CAMARGUAIS, barge de 46,66 m et 662 tonnes (1 tonneau = 2,83 m³) Coïncide avec la construction de la 2^{ème} trémie, en béton (et non en pierre, comme au Morgillé), en face du tunnel. L'exploitation s'accélère. Deux locomotives à vapeur tirent les wagonnets des lieux de tir de dynamite jusqu'au concasseur puis à la trémie.



La « nouvelle » trémie



Le « Camarguais » et son remorqueur « Avylos »

A raison de plus de 1 000 tonnes de granulats par rotation du Camarguais, le paysage évolue vite. La « petite mer » sera comblée pour permettre le passage des camions des entreprises BTP venus récupérer le sable produit par les explosions à la dynamite : il n'y a pas de petit profit ! En 1960, le Camarguais est motorisé : économie et gain de temps : il passe de 6,5 nœuds à 8 nœuds. Plus besoin du remorqueur AVYLOS (anagramme de Solvay...). De plus, au cours des années 60, avec la bénédiction de J. Y. Cousteau, la société Solvay a accueilli sur son terrain le pipe-line des boues rouges d'Alteo à Gardanne, qui parcourt toute la rive Nord-Ouest de la calanque avant de se déverser par 370 m de profondeur dans le canyon de la Cassidaigne. Il faudra attendre le 31 décembre 1981 pour que s'arrête l'exploitation Solvay, sous la pression de la municipalité de Cassis et de M. Rastoin, le maire, et de l'UNPMC, fédération des clubs nautiques de Port-Miou fondée par M. Claude Laurendeau. L'extraction de la pierre dans la région marseillaise n'en a pas été ruinée ni arrêtée pour autant, elle s'est simplement déplacée vers des lieux moins sensibles. Cependant, aujourd'hui, les boues coulent toujours dans la Méditerranée, avec toutes les conséquences désastreuses sur la faune et la flore marines ...

Contrairement aux autres lieux qui présentent une configuration sensiblement voisine, Port-Miou ne s'est pas urbanisée, alors que ce fut le cas pour Callelongue, Sormiou, Morgiou, et plus loin de nous, Ciutadella à Minorque ou Bonifacio en Corse.



CIUTADELLA, à Minorque



BONIFACIO, en Corse du Sud

L'essentiel de la construction d'habitats dans ces sites s'est faite dans la deuxième moitié du XIX^{ème} et la première moitié du XX^{ème} siècle. Mais pas à Port-Miou. Plus que l'absence d'eau et

l'éloignement du village (comparativement à la distance séparant Morgiou de Mazargues par exemple ; d'ailleurs, des ânes faisaient la liaison, apportant le poisson frais de Morgiou et revenant avec les denrées manquantes), c'est bien l'occupation du lieu par la carrière Solvay qui explique cette anomalie. Nul besoin d'évoquer de surcroît les gênes provoquées par son exploitation : poussières, bruits et secousses dues à la dynamite, et autres désagréments inhérents au fonctionnement d'une telle unité de production. Ainsi, on se trouve devant une situation paradoxale, avec la présence de bateaux de plaisance dans un site non urbanisé, mais appartenant cependant à l'*oïkouménè*, puisqu'il y a toutes les marques de la présence humaine. L'absence d'urbanisation a pu laisser à penser que l'on se trouvait dans l'*érémos*, malgré les affronts infligés à la nature, et que la présence de bateaux était incongrue dans ce cadre. Or, faut-il le rappeler, la population humaine, qui était d'un milliard d'individus à l'époque de Jules César, est passée à deux milliards au début du XIX^{ème} siècle, et à sept milliards aujourd'hui. Une telle augmentation, à quoi s'est ajouté et s'ajoute encore et toujours le développement technologique et industriel, a nécessairement conduit à l'expansion de l'*oïkouménè*, espace auquel appartient depuis toujours Port-Miou.

Les premiers témoignages de bateaux de plaisance remontent pour Port-Miou à 1874 (*cf supra*). Le développement de la plaisance trouve pour une part son origine dans l'adoption du gréement bermudien, appelé ensuite « gréement Marconi » par analogie avec les antennes de télégraphie sans fil mises au point par Guglielmo Marconi (1874-1937).



Gréement aurique



gréement marconi

Ce gréement utilise une grand'voile triangulaire dont le point de drisse se trouve en tête de mât (plutôt que sur des cornes : gréement aurique - ou des antennes : voile latine -). Cette disposition, plus légère, rend les manœuvres plus faciles. En plus, la maîtrise des matériaux de construction permet des mâts et des coques plus légers, eux aussi. Le gain de poids autorise des espars plus courts, la suppression des boute-hors et des bômes dépassant largement la poupe, permettant ainsi à un équipage réduit, voire un solitaire, de naviguer. Viennent les premiers exploits qui apportent la gloire à leurs auteurs : Joshua Slocum, sur *SPRAY* (11,20 m) effectue le premier tour du monde en solitaire entre avril 1895 et mai 1898 ; Alain Gerbault traverse seul l'Atlantique en 1923 sur *FIRECREST* (11 m), puis accomplit un tour du monde (1924-1929). Ces hauts faits rendent vite appréciée du public la navigation de plaisance, avant de la rendre populaire.

Dès avant 1930, on voit les premiers navires de plaisance à Port-Miou, jusque là occupée par les barques des pêcheurs. C'est Jean Da Freitas, le père d'André, qui s'occupe de l'entretien. Arrive la seconde guerre mondiale. L'occupation allemande met un frein à celle des voiliers. Il reste de cette période troublée quelques traces, comme les soubassements de pièces d'artillerie à la pointe Cacao. En 2004, lors de la pose d'une chaîne fille, on a retrouvé devant mon bateau BIGOUDI VI un obus en parfait état... Le plongeur qui manipulait un marteau-piqueur pour fixer des anneaux dans les rochers a eu la peur de sa vie.

L'après-guerre voit apparaître (1954) les premiers bateaux en polyester armé de fibre de verre. Ce sont d'abord des bateaux à moteur du chantier naval ROCCA et de quelques autres, puis très vite des voiliers, tel le *Golif* construit par les chantiers JOUËT en 1962. En 1964, Jean Lacombe traverse l'Atlantique sur un de ces voiliers de 6,5 m de long pour la deuxième Transat Anglaise (celle qui a vu la première grande victoire de Tabarly). Ces événements engendrent un certain engouement pour la navigation. C'est aussi le temps des « 30 glorieuses », l'automobile, le tourisme, la télévision, et dans une moindre proportion, la plaisance.



La calanque dans les années 30



La calanque dans les années 50



La calanque dans les années 60

A cette époque, la calanque se peuple de voiliers de plaisance. Leurs propriétaires fondent les clubs : CNPM (1960), YCCC (1968), UPPM. Plus tard viendront la branche « voile » du Ski-Club phocéén, la base du CIABC de Carpiagne, puis l'APPMLT qui a fusionné depuis avec le YCCC. Les bateaux sont d'abord amarrés sur corps morts, et chacun se construit sa petite passerelle pour y accéder, ou se fait aider par Jeannot, le père puis son fils André Da Freitas. C'est à lui que les clubs confient la charge de s'occuper des bateaux. Il installera également un tirage à terre pour la plus grande satisfaction des usagers de la calanque. Le tirage à terre sera arrêté en 2003, mais André continuera de s'occuper des bateaux jusqu'en 2010. Puisse être heureuse sa retraite !

Très vite, les clubs se fédèrent et installent une chaîne mère et des pontons. L'Union Nautique de Port-Miou et des Calanques (UNPMC) est officiellement fondée en décembre 1980.

La vie s'organise. Les activités se multiplient : régates (fort nombreuses et fort réputées entre Bandol et Marseille), plongée sous-marine, croisières, festivités et repas de clubs, etc...



Nettoyage de la Calanque 2016

La calanque est nettoyée à chaque printemps, la débarrassant des déchets qu'ont laissés les exploitants et quelques usagers indéclicats. Les régates se succèdent, avec un engouement sans cesse croissant. Les rencontres avec les autorités terrestres et maritimes se densifient. Elles aboutiront en 1988 à un accord reconnaissant enfin la légitimité du stationnement des bateaux, alors que tous les autres sites hébergeant des unités de plaisance disposent depuis longtemps d'un statut officiel. Il devient effectif avec l'AOT (autorisation d'occupation temporaire) du 1^{er} janvier 1989. Ces rencontres et ces discussions se poursuivent aujourd'hui pour donner à Port-Miou un avenir digne et rayonnant.

Auparavant, la calanque a eu la visite de célébrités : Bernard Moitessier (1925-1994) vient avec son épouse Françoise sur JOSHUA y faire de l'initiation à la voile en 1962. Son ami Henry Wakelam (1931-2017), qu'il avait rencontré en Afrique du Sud, et sa femme Ann renflouent une épave coulée à Port-Miou, un voilier en acier de 10 mètres, qu'ils baptisent SHAFHAÏ. JOSHUA et SHAFHAÏ serviront de bateaux-écoles. Les deux couples en vivront pendant un temps. Bernard Moitessier reviendra à Port-Miou en 1967, avant de partir pour sa « longue route ». Il y rencontrera Nicole Van de Kerchove (1945-2008), à la fois pianiste et grande navigatrice, émule et amie de Moitessier.



Port-Miou est une pépinière de navigateurs : nombre de « calanquais » ont sillonné la Méditerranée, des Baléares à la Grèce, de l'Espagne à la Turquie. Certains iront plus loin : en 1986, Jean Viguié et sa femme appareillent pour les Antilles et le Vénézuëla sur MARIE-JEANNE II. Entre 1982 et 2003, Gérard Munsch (1934-2003) partage ses escales entre Port-Miou,

Dakar, le Brésil et l'Argentine sur SARAHAH, sloop de 11 m en alu, plan Ollier. Il meurt à Dakar d'un neuro-palud foudroyant. En 2001, Jérôme Lecuna traverse l'Atlantique dans les deux sens en solo sur MARIE GALANTE, son Primaat, voilier de 7 m en contre-plaqué marine, avant de participer à la mini-transat de 2009 puis celle de 2011. KOUROS, Fantasia de 7,76 m, à Alfonso Pascual, réalise le tour du monde par Panama et la Mer Rouge entre 2004 et 2007. BIGOUDI VI, un plan Valentjin en aluminium de 12 m, après un tour de l'Atlantique en solo passant par Salvador de Bahia, fait lui aussi le Grand Tour, par Panama et le Cap de Bonne Espérance, de 2010 à 2015. La saga des « calanquais » est riche d'histoires et d'aventures... passées et à venir !

La calanque aussi... Si ses pierres et ses rochers (du moins ceux qui restent) pouvaient raconter tous les événements auxquels ils ont assisté, longs seraient leurs récits, inépuisable leur mémoire. Mais la mémoire n'a de sens que si elle engage un avenir. Car l'histoire de la calanque, c'est celle des hommes. Depuis la nuit des temps, ils n'ont cessé de modifier le milieu qui les accueille, avec parfois plus ou moins de bonheur, mais toujours dans l'intention d'un mieux-être, même si celui-ci a souvent été guidé par le profit des plus puissants. L'impact humain sur le milieu, c-à-d au sens premier l'*écologie*, (du grec *oïkéō*, habiter, et de *logizomai*, inférer) a amené la prise de conscience que l'interaction de l'homme et de son environnement devait trouver un équilibre, particulièrement concernant les ressources de celui-ci par rapport à l'exploitation de celui-là. Il serait stupide de vouloir retourner à l'usage de la bougie pour limiter la consommation d'électricité, donc de pétrole ! Il n'est pas raisonnable de penser que l'on pourrait reconstituer l'*érémos* puisque l'Homme l'a transformé depuis des millénaires. Pas plus que d'interdire les automobiles ou les bateaux de plaisance. Et surtout ne pas confondre irréversible et irrémédiable : l'occupation et l'expansion de l'*oïkoumène* est irréversible, sauf à éliminer les hommes, l'épuisement des ressources de la Terre n'est pas irrémédiable... Encore faut-il distinguer les priorités. Car la première attitude écologique, c'est d'abord de penser à préserver la survie de l'espèce humaine : pourquoi se préoccupe-t-on des gaz à effet de serre sinon pour le dérèglement climatique qui provoquera des catastrophes chez les hommes ? Des pesticides parce que ça nous empoisonne ? Des ressources halieutiques parce que nous n'aurons plus de poissons à manger



En 1931, la colline est déjà dévastée

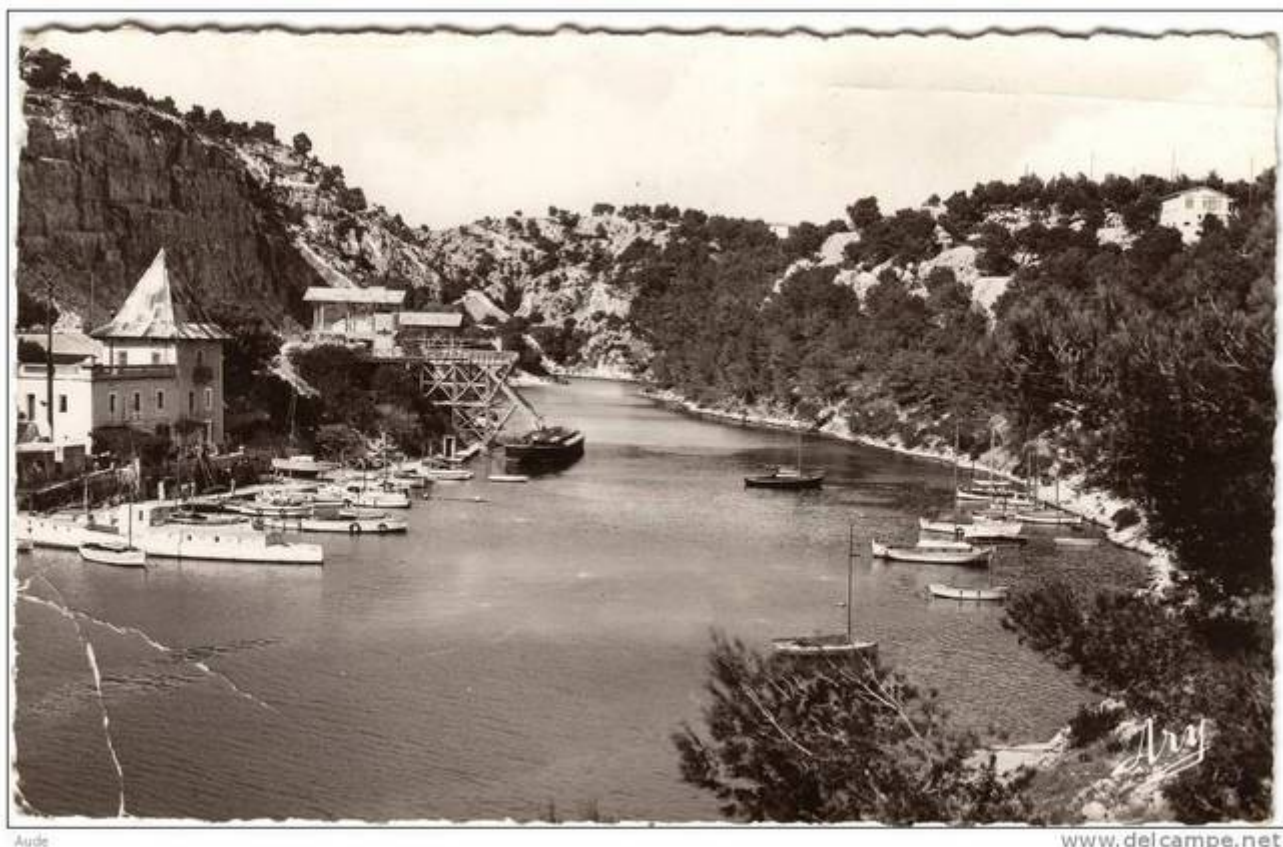


La base nautique en 1968

Est-il question de détruire le Canal du Midi, devenu partie intégrante du paysage ? Pour la même raison, doit-on vider la calanque de ses bateaux ? Doit-on interdire le tourisme, et le piétinement des randonneurs dans le massif de la Gardiole ?

Au regard des industries lourdes, des transports aéronautiques, de la pollution des grandes villes, voire des boues déversées au large de Cassis, l'impact de l'occupation de la calanque est anecdotique, et cependant n'a cessé de diminuer. Continuons de l'améliorer, et permettons-lui

d'accueillir ce qu'il nous reste de rêve et d'aventure dans ce monde en train de perdre le sens de la poésie.



Joël RACHEZ
Agrége de l'Université Honoraire
Circumnavigateur
Ecrivain

LA CALANQUE DANS TOUS SES ETATS

I- UN PETIT RAPPEL GÉOLOGIQUE

- 4,54 milliards d'années BP (before present = avant 1950)

- * **Formation de la planète Terre.**

- 541 à 245 millions d'années

- * **Paléozoïque** : (ère primaire)

- formation de la **Pangée** (un continent unique)
 - apparition des premières formes de vie

- 245 à 65 millions d'années

- * **Mésozoïque** : (ère secondaire)

- dislocation de la Pangée
 - formation progressive des continents

- # **Crétacé** (130 à 112 millions d'années)

- Formation des sédiments calcaires, y compris **urgoniens** (qui concernent les calanques).

- Depuis 65 millions d'années

- * **Cénozoïque** (ères tertiaire et quaternaire)

- Surrections alpine et pyrénéenne (entre 3,6 et 2,5 millions d'années).

- #, **Pléistocène** : 2,58 millions d'années à 11700 ans BP :

- Succession de glaciations et de climats tropicaux :
4 périodes de glaciation.

L'atmosphère passe alternativement de 220 ppm (*part per million* en volume) de CO₂ (= période glaciaire) à 400 ppm (climat tropical). A noter que moins de CO₂ dans l'atmosphère = moins d'effet de serre, donc plus froid ; plus de CO₂ = réchauffement. Aujourd'hui, l'atmosphère contient 420 ppm de CO₂, alors que l'équilibre est à 380 ppm, d'où le réchauffement climatique constaté aujourd'hui).

- **moins 400 000 ans** : période tropicale :

- Le niveau de la mer est à + 26 m au-dessus de l'actuel (*cf terra amata* (sur le flanc du mont Boron à Nice) site occupé par l'**Homo Erectus** qui laisse apparaître des outils de type *acheuléen* (paléolithique inférieur) et les traces de foyers prouvant la maîtrise du feu.

- **moins 20 000 ans** : période de glaciation :

- Le niveau de la mer est d'environ 120 m au-dessous de l'actuel (cf la **grotte Cosquer** – occupée vers 27 000 ans BP puis vers 19 000 ans BP par l'**Homo Sapiens**, dont l'accès est actuellement à - 36 m et qui surplombait la mer d'environ 90 m).

Pendant cette période du **pléistocène** apparaissent les formations **karstiques** : l'écoulement des eaux acides (chargées en CO₂) dissout le calcaire et produit des diaclases, des avens, des rivières souterraines, des grottes etc... D'où les résurgences dans la calanque de Port-Miou. La glaciation crée parallèlement en surface des fjords, qui sont nos belles calanques).

Holocène : 11 700 ans BP à l'époque historique :

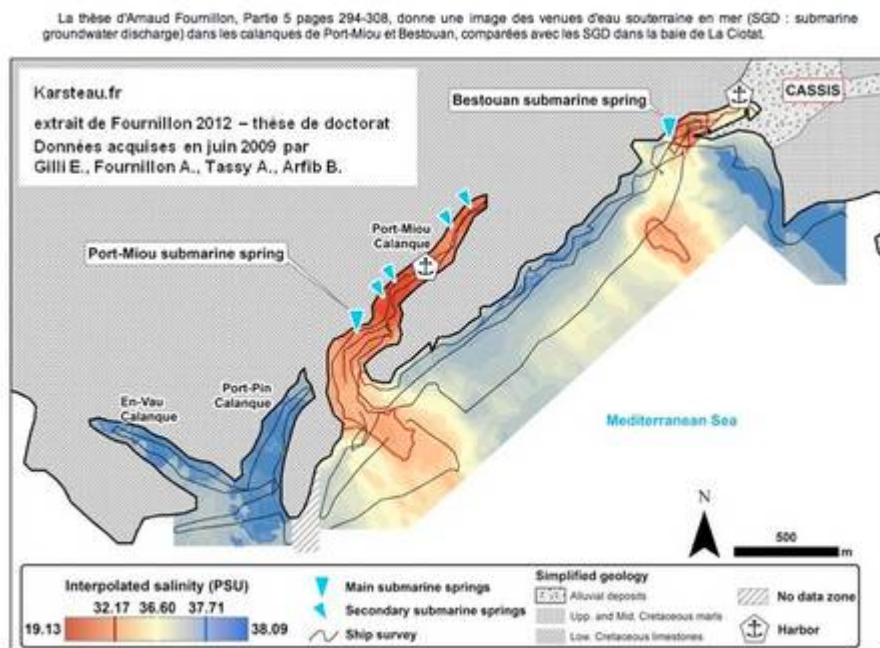
Période post-glaciaire, remontée des eaux à leur niveau +/- actuel, réchauffement climatique qui permet le développement de la flore et des petits mammifères.

Les calanques sont formées, les massifs sont couverts de *quercus ilex* (chêne vert) et de *quercus suber* (chêne liège) et autres plantes à feuilles caduques.

A Port-Miou, les résurgences d'eau douce donnent au fond de la calanque une salinité beaucoup plus faible : jusqu'à seulement 19g/litre vers le fond au lieu de 36 à 41 g/litre en Méditerranée. (cf la thèse d'Arnaud Fournillon 2012).

Cet état de fait favorise le développement d'une faune aquatique particulière qui attirait naguère les gros prédateurs : thons et dauphins.

Par ailleurs, les marées semi-diurnes d'un marnage de 30 à 70 cm déplacent en moyenne ¼ du volume total de la calanque (soit 45 000 m³ par marée pour un volume total de +/- 360 000 m³). Les résurgences des sources secondaires représentent environ 5 000 m³/jour, donc un volume égal à celui de Port-Miou en environ 80 jours. La rivière sous-terrain/sous-marine vers l'entrée de celle-ci, à raison d'un débit de 3 à 7 m³/seconde (soit entre 0,7 et 1,7 volume de la calanque par jour) accentue le brassage dû aux marées et aux autres résurgences. D'où une spécificité de Port-Miou : une eau moins salée, plus froide et nécessairement plus propre.



L'absence de magnoliophytes telles que la posidonie (*posidonia oceanica*) vers le fond de Port-Miou s'explique par une trop faible salinité : en effet, la posidonie se développe dans une eau dont la teneur en sel est égale à 37/38 g/litre (cf les observations de Charles-François BOUDOURESQUE, professeur de biologie - à mettre en parallèle avec la thèse d'A Fournillon).

Anthropocène : de l'époque historique à aujourd'hui

L'Anthropocène, ou anthropocénien, défini par LEWIS et MASLIN en 2015 correspond au changement du milieu par l'action de l'Homme. Le début de ce nouvel âge géologique venant après l'Holocène laisse les scientifiques partagés : entre 6000 ans BP (début de l'agriculture et de la sédentarisation, inégalement réparties dans le Monde) et le XVII^{ème} siècle. La date proposée par LEWIS et MASLIN est 1610, moment où les échanges intercontinentaux ont amené des transferts de plantes et d'animaux, et la disparition de civilisations indigènes. Paul J. CRUTZEN, prix Nobel 1995, propose quant à lui la date de 1784.

En fait, la déforestation de la forêt primaire sur le littoral provençal date de l'Empire Romain, pour la construction navale essentiellement. On serait donc déjà dans la période anthropocénienne. Cette déforestation a conduit à l'érosion de l'humus et l'aspect aride de nos régions. C'est seulement au début du XX^{ème} siècle, comme le constate Armen TAKHTAJAN (1910-2009) l'une des plus importantes figures de la biogéographie, que s'est formé l'habitat de conifères que nous connaissons aujourd'hui. La couverture de pins rend la flore plus sensible aux incendies, et ne permet pas la repousse d'autres arbres (à feuille caduque par exemple). Mais là n'est peut-être pas le plus grave...



Photo du tout début du XX^{ème} siècle : on remarque l'absence de végétation

... ET IL N'AURA FALLU QU'UN SIECLE POUR ABÎMER TOUT CELA !

II- LE DESASTRE SOLVAY

Après les Romains, et quelques autres tribulations déjà évoquées, arrive le début de l'exploitation de la pierre de Cassis. D'abord par M. César sur la pointe de la Cacau dès 1720 ; puis en 1810 par M. Ganteaume au bout de la Presqu'île. La pierre est détachée par strates à la poudre noire, et taillée sur place avant d'être embarquée. Impact déjà grave, mais encore limité.

Enfin Ernest vint... Ernest SOLVAY, lui, attaque la falaise à la dynamite ! On peut en voir les spectaculaires résultats : comblement de la « petite mer » au fond de la calanque, double saignée qui rase la colline sur la rive NW, sur plus de 150 mètres à certains endroits , effondrement à la hauteur de la première trémie en amont du château, éboulis sur une grande

partie de la rive, qui réduisent le plan d'eau, glissement de sable et de gravats sur la presque totalité du plan d'eau, diminuant la hauteur d'eau ...

Ce qu'il en résulte :

- La « plage » est complètement artificielle ; l'érosion consécutive au comblement de la petite mer a diminué l'espace et a conduit à la remontée des fonds ;
- Même phénomène tout au long de la rive droite, avec de nombreux éboulis et une rive instable ;
- Des friches industrielles abandonnées qui sont plutôt disgracieuses dans ce site classé ;
- La trémie dont le béton se fissure présente un réel danger ;
- Un peu plus en aval, le mur qui servait primitivement au chargement des barges (avant la construction de ladite trémie) menace de s'effondrer.
- De nombreux déchets industriels (pneus de camions, ferraille et autres ...) que l'on retrouve encore à chaque nettoyage, 36 ans après l'arrêt de l'exploitation. Sans parler des métaux lourds toujours présents...

Fort heureusement, la rive gauche de la calanque est beaucoup moins dégradée, ayant échappé aux effets de la dynamite...

LES ETAPES DE LA MUTILATION

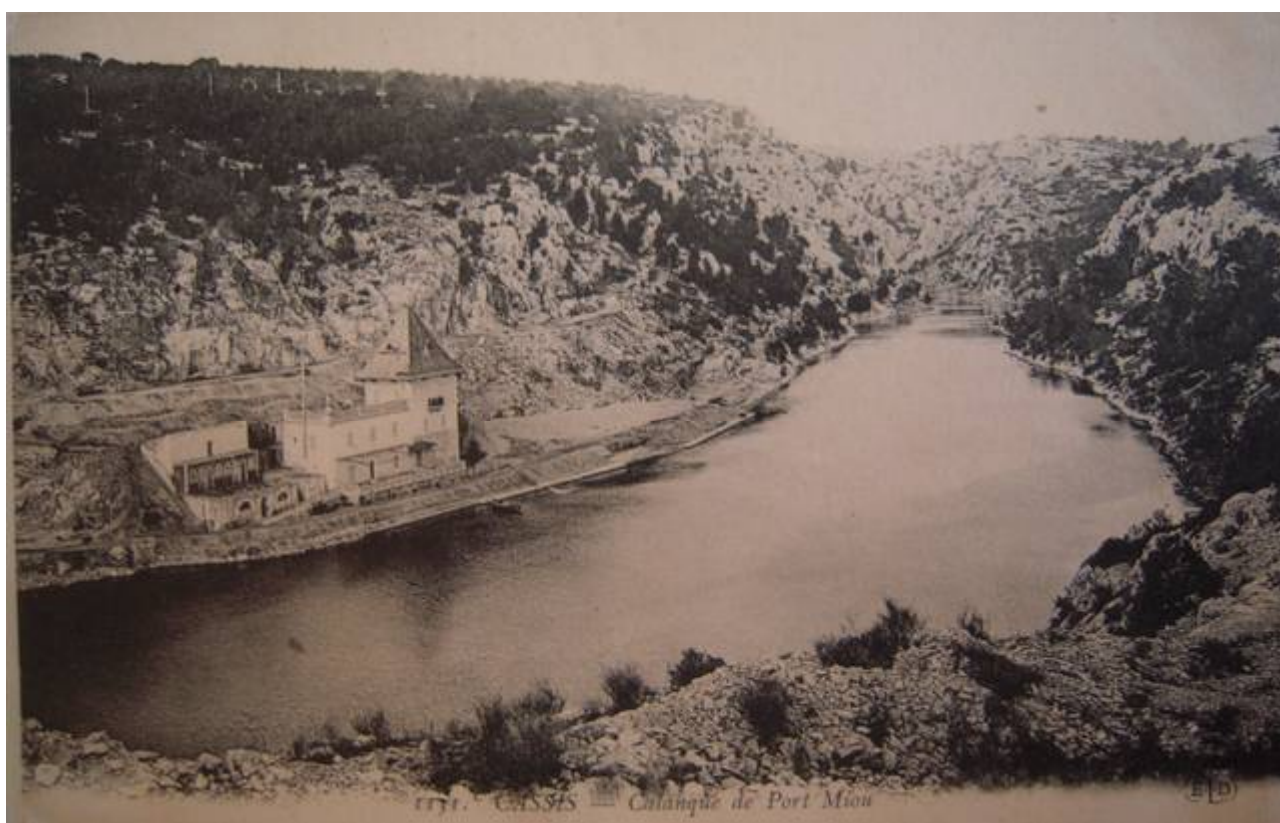


Le château quand il n'était encore qu'une maison rurale



Au temps du Marquis de Fesque

Et puis....



...les temps changent...



...le désastre s'aggrave...



...de plus en plus : même le toit du château a souffert !



On remarque aisément la dégradation progressive du site, et les nombreux éboulis provoqués par l'exploitation SOLVAY ...

III- L'OCCUPATION PAR LA PLAISANCE

Port-Miou a de tout temps abrité des bateaux. Le développement de la plaisance (*cf supra, chapitre I*) a fait que de nombreux bateaux ont trouvé refuge dans la calanque. Ces implantations « sauvages » au début car elles n'étaient pas encore étayées par un statut légal, répondaient à un besoin évident, ce qui fait que la calanque a pu accueillir jusqu'à 520 unités. Les premières installations, rustiques, répondaient à une nécessité du moment sans perspective à long terme puisque non conventionnelle. Grâce à la création de clubs et de l'Union Nautique, non seulement la situation a été régularisée, mais les installations sont devenues plus cohérentes : chaîne mère, pontons, et surtout consolidation (très rudimentaire et, hélas, insuffisante) de la rive NW.



La prise de conscience écologique est un phénomène récent, qui remonte tout juste aux années 80. Elle a été activée par des accidents tels que Tchernobyl, Fukushima, les gaz à effet de serre (dont on parle depuis peu, en fait), la pollution atmosphérique, l'agriculture intensive et chimique (*cf le glyphosate et la bataille actuelle*), et l'évidence de plus en plus prégnante du changement climatique.

Les installations « portuaires » réalisées par les clubs dans les années 60 à 80 ne répondent plus aux critères actuels. Les pontons montés sur tubes d'acier se dégradent vite, le zinc de la galvanisation se dépose dans les fonds, et les tubes rongés par l'oxydation sont devenus dangereux.

- Voir en annexe 1, l'étude de Jacques Rondet.

IV- LA REHABILITATION DU SITE

Il s'agit d'abord de **préserver** un site exceptionnel, ensuite de le **valoriser**.

Il serait illusoire de penser que le laisser tel qu'il est livré à la bienveillance de la Nature en permettrait la sauvegarde : en l'état actuel, les ravinements et l'érosion dégradent la calanque. Pour en assurer la préservation, il faut l'intervention de l'Homme, celui-là même qui l'a détériorée.

Sur le plan terrestre, il est urgent de stabiliser les rives, par la réduction (au sens chirurgical, comme on réduit une fracture) des éboulis. On pourrait par ailleurs envisager un dragage sur la rive engorgée par les éboulis.

Par bonheur, le « château » est en cours de restauration. C'est très bien, et encourageant pour la suite à donner. D'autres restaurations sont à étudier : Les bâtiment des broyeurs, et la trémie.

Ne faudrait-il pas envisager également des plantations d'arbres à feuilles caduques, pour régénérer l'humus disparu depuis trop longtemps ?

Sur le plan maritime, une rénovation complète des amarrages s'impose, plus écologique et plus fonctionnelle.

(cf le projet « NOUVELLE CALANQUE 2019 » élaboré par notre groupe de travail).

Joël RACHEZ

Chapitre III

« NOUVELLE CALANQUE 2019 ».

UNPMC

Propositions d'aménagement et de réhabilitation environnementale de la calanque de Port-Miou

Au cours de l'automne 2014, une importante réunion regroupant tous les acteurs et personnes concernées par le « quoi faire de Port-Miou ? » nous a permis de rencontrer le chef de pôle de la DDTM, M. CHAPTAL. Celui-ci a été d'accord sur le fait que l'UNPMC travaille sur une proposition d'aménagement de la calanque. (Cette proposition a été confirmée par M. ZOULALIAN, actuel chef de pôle de la DDTM).

En mars 2015, le C.A. de L'Union Nautique a décidé de créer une commission pour effectuer cette étude. S'y sont joints Jacques RONDET-GINTER, Francis BRACHET puis Joël RACHEZ.

Depuis, cette commission s'est réunie de nombreuses fois avec la DDTM, le PNC, et la Mairie de CASSIS pour définir, parfois non sans mal, les souhaits de chacun.

Pour préciser les besoins des plaisanciers insatisfaits de la qualité et de la maintenance de leurs installations d'amarrage, et ce en toute objectivité, la commission a fait faire un audit permettant d'évaluer les risques liés à la sécurité des personnes et des biens, ainsi que les dégradations du site et des équipements. Cela nous a permis d'étudier des équipements satisfaisants et d'en faire propositions.

Pour les valider sur le plan environnemental et les adapter aux exigences du site, nous avons pris conseil auprès des experts du CNRS du laboratoire océanographique de LUMINY.

Sur le plan d'eau concernant son occupation permanente par les plaisanciers, il ressort que l'amarrage par chaîne est une mauvaise conception très mal adaptée au site :

- Par ce que les bateaux restent soumis au gré du vent et de la « tiragne » (mouvement des masses d'eau résiduel de la houle), ce qui génère un risque de dommage des bateaux et des équipements ;

- Par ce que le raguage des chaînes sur le fond de la mer apporte une nuisance au développement de la vie sous-marine, des micro organismes (les posidonies, si elles n'ont jamais été présentes dans ce milieu salin particulier ne sont pas les seules espèces à pouvoir se développer.)
- Par ce que les pontons réalisés à partir de pieux en acier galvanisé sont de conception inadaptée au milieu marin ;
- Par ce que la corrosion électrolytique du zinc puis du fer conduit à une rupture rapide de ces tubes, induisant une insécurité d'usage pour les utilisateurs et des coûts de maintenance prohibitifs ;
- Par ce que les sels de zinc dissous en grande quantité - et ce malgré la dilution - sont un poison pour la vie aquatique

Il ressort enfin que les bateaux-ventouses n'ont pas leur place sur le plan d'eau :

- Par ce qu'ils sont, par leur occupation permanente, nuisibles à la photosynthèse du milieu, et qu'ils apportent une inutile pollution par le cuivre du fait du carénage obligatoire ;
- Par ce qu'ils prennent la place de plaisanciers pratiquants.

Ainsi, les deux projets présentés proposent des pontons flottants rendant les bateaux indépendants des rives et du sol de la mer. Seuls les pieux (tous les 12 m) assurant la tenue et le guidage des pontons sont en prise avec le fond.

La proposition à 450 bateaux, souhaitée par le gestionnaire pose de très gros problèmes de faisabilité, elle coûte très cher en investissement et en exploitation.

La proposition à 360 bateaux (qui a priori satisferait le Parc National des Calanques) peut convenir à l'UNPMC, avec en contrepartie le renouvellement des AOT, la prise en compte des copropriétaires.

Cette solution nous oblige à reconsidérer nos adhésions vis-à-vis de la plaisance : activités et engagement des bateaux-ventouses.

Projet d'aménagement VARIANTE « B »

RAPPEL : Le premier projet présenté tenait compte des objectifs souhaités

- par l'arrêté 2004 : évacuation de la plage et de la trémie ,
- par la mairie de CASSIS : garder son potentiel de ressources (450 bateaux sous AOT en 2015).

La variante que nous devons étudier est fondée sur la réduction des coûts. La réduction du nombre de bateaux évoquée par le PNC permet cette approche.

1 - Le postulat de départ reste inchangé : c'est le linéaire des 2 rives de la calanque destiné à héberger la plaisance sous AOT, c'est à dire :

- **Coté presqu'île** : depuis le début de la base nautique jusqu'à 40m de la plage, soit : 600 m (50 pontons de 12 m)

- **Coté carrière** : depuis le début de la trémie jusqu'à 40m de la plage, soit : 624 m (52 pontons de 12 m)

Soit 1224 m disponibles.

2 - Le nombre de bateaux/AOT à placer dans cet espace, peut être évalué ainsi :

En 2017, la capitainerie fait état de 400 bateaux. Sur ce nombre, nous constatons la des « bateaux ventouses » qui seraient de l'ordre de 30 et des 5 bateaux de la catégorie « A » qui peuvent être mis à terre. Par ailleurs, les bateaux actuellement affectés à l'activité « école de voile » seraient regroupés sur la base nautique et ceux dédiés à la plongée, dans l'espace aménagé pour eux à la trémie.

La MARIE-JEANNE II, en catégorie K reste à sa place actuelle.

Ainsi, retenons 360 bateaux à installer sur les nouveaux pontons.

3 - L'amarrage AR des bateaux se fait sur des bras flottants solidaires des pontons, l'alvéole ainsi constituée est un espace pouvant recevoir deux bateaux.

Il convient de définir combien d'alvéoles faut-il prévoir par catégorie. La catégorie se définit par la longueur maximum et, ce qui nous intéresse au premier chef, par la largeur maximum ; soit 2 largeurs maxi plus un pare-battage (0,10m ou 0,20m) et l'épaisseur d'un bras (0,20m) ou d'un catway (0,5m) pour obtenir la largeur d'une alvéole de la catégorie.

4 - Je propose le tableau ci-dessous, validé auprès de la capitainerie. (*cf infra*)
Ce tableau montre que nous n'aurons pas besoin de pontons transversaux. Le linéaire mesuré disponible est de 1224 mètres, alors que le linéaire nécessaire est de 1217 m.

5 - Pour que nous puissions donner à l'équipe de la commission « finance » notre estimation des dépenses, je propose que nous étudions l'affaire MODULE par MODULE. Ainsi le projet final retiendra dans l'ordre ou pas, 1 ou plusieurs modules en fonction de nos capacités de financement.

MODULE 1 106 PONTONS FLOTTANTS pour plaisanciers / AOT
et ZONE de MOUILLAGE PASSAGERS sur 38 BOUEES

MODULE 2 L'espace terrestre : aménagement et balisage des deux rives

MODULE 3 La TREMIE
Variante 1 Mise en sécurité de l'ouvrage
Variante 2 Réhabilitation, Réinterprétation

MODULE 4 Le CHATEAU et les services
Variante 1 Capitainerie
Variante 2 UNPMC et services

MODULE 5 La BASE NAUTIQUE

MODULE 6 La PLAGE

Option Kayaks

TABLEAU DESCRIPTIF :

Alvéoles et linéaire

Catég.	Long.	Larg.	Q en 2017	Q en 2019	Q.	Alvéoles (larg bat. X 2)		
						p. battage	bras	larg. alvéole
B	6m	2,3m	37	34	17	0,10 m	0,20m	4,9 m
C	7	2,6	77	70	35	0,10	0,20	5,5
D	8	2,8	55	50	25	0,10	0,20	5,9
E	9	3,2	90	82	41	0,20	0,20	6,8
F	10	3,4	53	48	24	0,20	0,20	7,2
G	11	3,8	47	43	22	0,20	0,50	8,3
H	12	4	25	23	12	0,20	0,50	8,7
I	13	4,3	10	9	5	0,20	0,50	9,3
J	14	4,6	2	2	1	0,20	0,50	9,9
			401	359	182			

Catégories	Nombre d'alvéoles	Largeur de l'alvéole	Linéaire nécessaire
B	17	4,9 m	83,3 m
C	35	5,5	192,5
D	25	5,9	147,5
E	41	6,8	278,8
F	24	7,2	172,8
G	22	8,3	182,6
H	12	8,7	104,4
I	5	9,3	46,5
J	1	9,9	9,9
TOTAL Alvéoles : 182			Linéaire : 1217 m

CALANQUE DE PORT-MIOU

VARIANTE B – DESCRIPTIF

MODULE 1

PONTONS FLOTTANTS pour plaisance /AOT.

L'élément de base fait 12m de long et 1,8m de large.

Il est équipé de :

- Une structure alu type antipodal de la série 6000.
- Un platelage bois composite de 21,2 m² et de 25 mm d'épaisseur, comprenant, côté mer, 3 glissières pour bras, une borne de servitude et 6 taquets d'amarrage.
- 10 flotteurs insubmersibles polyéthylène moyenne densité (L : 1m, l : 0,5m, h : 0,5m)
- 1 pilier d'amarrage en béton armé coulé dans une chemise tubulaire (diam. 315) en polyéthylène haute densité.
- 1 semelle en béton armé 2m x 2m, ép. 0,5 m, dans son alvéole creusée dans le sol de la mer, posé sur radier (ancrage éventuel).
- 1 mécanisme de glissement pilier/ponton sur galets diablo ou système télescopique
- 1 mécanisme de liaison pontons à chaque extrémité.

Le nombre de pontons serait de 52, coté carrière et 50 + 2 sur base nautique coté presqu'île.

Le nombre de bras mobiles et de catways sur pontons dépend du nombre d'alvéoles (voir tableau). La longueur dépend de la catégorie soit :

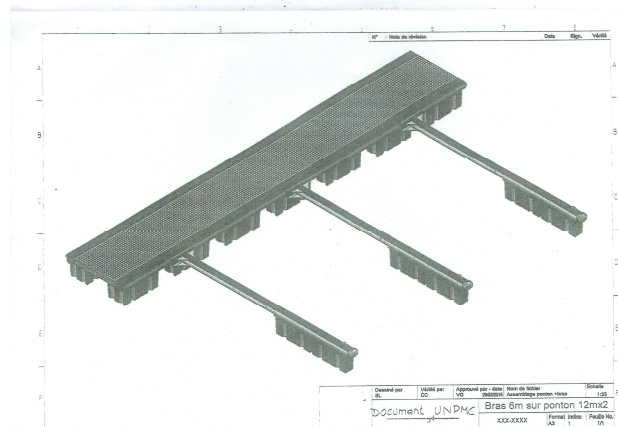
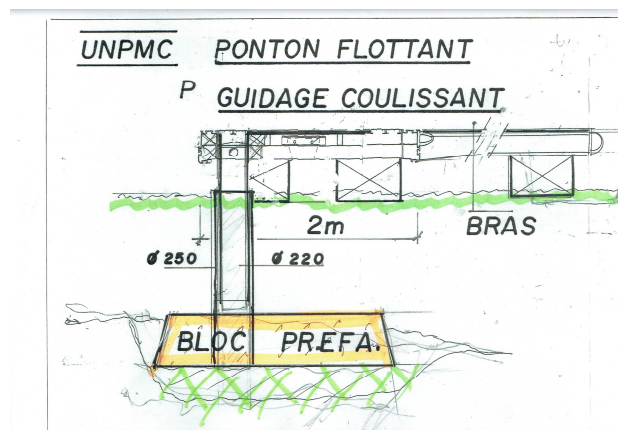
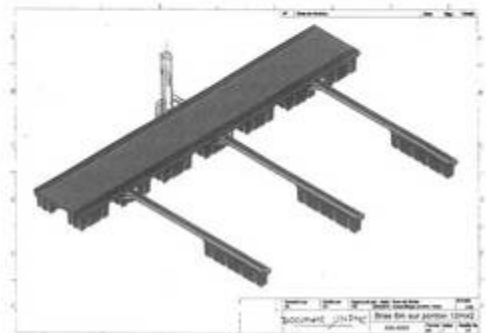
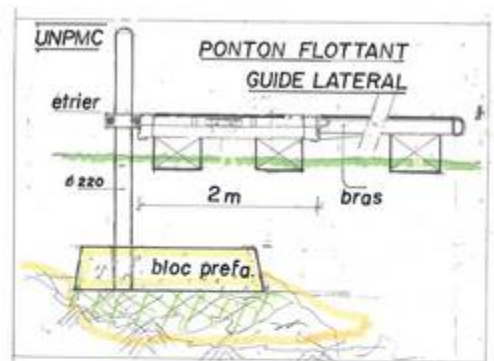
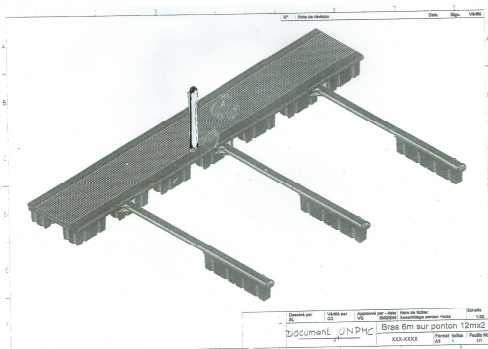
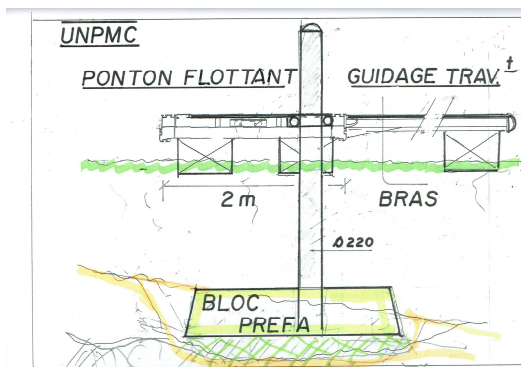
77 bras de 5m de long pour catégories B. C. D .

65 bras de 6m de long pour catégories E. F.

40 catways de 8m de long pour les catégories G. H. I. J.

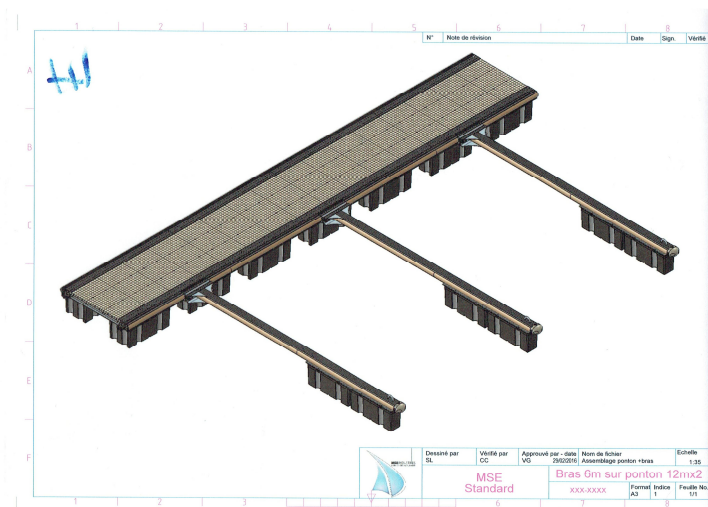
Le bras d'amarrage AR fait 0,20m de large. Le Catway fait 0,5m de large ; ils sont équipés de 2 bandes latérales en polyéthylène BD et 2 taquets d'extrémité.

Différents types de guidage pour les pontons flottants





Exemple de catway



Exemple de bras

L'INSTALLATION sera complétée par :

- 6 passerelles d'accès (3 par rives) longueur 3 à 5m.
- 1 PONTON flottant reliant les 2 rives à hauteur de la plage, ce PONTON sera soit plat soit surélevé pour le passage des kayaks.
- Éventuellement, 1 digue atténuateur de houle béton flottant alvéolée, ancrage par socle et chaîne , à placer vers la trémie à l'entrée de la zone plaisance/AOT.

MODULE 1 (suite)

Zone mouillage PASSAGERS sur bouées.

- Cette zone nécessite la réimplantation des bouées écologiques de façon à obtenir 26 bouées coté presqu'île.
- Réaliser 28 scellements d'anneaux d'amarrage sur la falaise de la presqu'île.
- Installer 100m de chaîne le long de la façade NO entre la trémie et le muret ouvrage de carrière en voie d'éboulement. Cette chaîne sera solidement fixée par 5 anneaux scellés en limite de plan d'eau et permettra l'ancrage de 12 bateaux.

- Planter au droit de cette chaîne 12 bouées écologiques.
- Sur la façade presqu'île à hauteur de l'escalier conduisant à un petit débarcadère béton , planter un ponton flottant de 8m x 1,8m comprenant 6 flotteurs PE avec platelage composite et 8 taquets d'amarrage (4 par coté) . Ce ponton est ancré sur le fond par 4 socles béton et chaînes croisées
Il sera démonté l'hiver, il est destiné à recevoir les annexes des passagers voulant se rendre à CASSIS et aux restaurants.
- 4 bouées jaunes de définition de l'espace annexes sont à prévoir de part et d'autre du ponton d'accueil.
- Éventuellement, 1 poubelle flottante à installer en extrémité de ponton débarcadère.

MODULE 2

L'espace terrestre, aménagement et balisage.

La RIVE coté CARRIERE.

Cette rive est une friche industrielle, pour la partie située entre le club YCCC et le château.

La roche naturelle est 4 à 5m sous les matériaux sédiments d'extraction de la carrière .

- L'ouvrage de carrière en limite de PNC, présente un **réel danger d'éboulement** pour les plaisanciers passagers sur bouées, il doit être soit mis en sécurité soit démolit. Le risque est le même pour le mur reliant cet ouvrage à la trémie qui doit être reconstruit
- L'ancien chemin GR 98, balisé sur les anciennes cartes IGN sur le bord du plan d'eau, doit être supprimé. Il est encore utilisé par les marcheurs et les guides de CASSIS. Sur les nouvelles cartes IGN, le GR est signalé en haut sur le plateau de carrière, mais mal balisé. Son tracé doit disparaître par empierrage et végétation.
- A mi-chemin entre le château et le club YCCC, sous un ancien ouvrage de carrière presque enseveli, le rivage a perdu 4m par piétinement et érosion ; cet endroit pourrait être restauré.
- Les canalisations d'évacuation des eaux de pluie installées par Mr GODEL sont à supprimer. Le merlon évitant l'écoulement des eaux depuis le plateau vers le plan d'eau est à restaurer.
- 3 escaliers d'accès au plan d'eau, strictement réservés aux plaisanciers sont à refaire (début des pontons coté plage, club YCCC, à la trémie). Les autres sont à détruire.

L'accès à l'escalier du château et à faire.

- Une conduite sèche incendie est à installer depuis la borne incendie à proximité du parking de fond de calanque jusqu'à la trémie le long du merlon, avec 2 bornes intermédiaires.
- Une barrière continue d'interdiction d'accès au plan d'eau, évitant le piétinement de la rive Est à installer sur le merlon ; interrompue par 3 portillons d'accès aux escaliers plaisanciers.
- Un balisage pertinent et très visible est à installer pour :
 - * matérialiser le GR ;
 - * interdire le piétinement dans les zones à risque notamment le long du plan d'eau ;
 - * matérialiser l'accès à la plage ;
 - * signaler les points de vue.

La RIVE coté PRESQU'ILE.

Cette rive présente la verticalité la plus importante sur le plan d'eau. Elle est encore constituée de son support géologique naturel. La plus grande partie des visiteurs au parking de la presqu'île sont des randonneurs qui vont s'ajouter aux promeneurs du GR sur la carrière.

- Le tracé de leur parcours n'est pas suffisamment précis depuis ce parking pour rejoindre le GR, un balisage visible et éloquent ainsi que des barrières de sécurité sont à installer tout le long du boulevard NOTRE DAME pour guider et empêcher la descente sur l'ancienne carrière .
- Le chemin et le tunnel d'accès au plan d'eau (base nautique et débarcadère passagers) depuis les tennis sont à restaurer de sorte que ce parcours puisse être utilisé par les handicapés et permettre la descente des kayaks.
- Le chemin d'accès plaisanciers, conduisant au club CNPM doit être restauré.
- Enfin et surtout, l'ancienne carrière sous le boulevard NOTRE DAME doit être nettoyée et sécurisée. Ce site abandonné est une véritable poubelle industrielle (carcasses de chariots élévateurs, voitures, etc ...) ainsi que des déchets de mobiliers de squats successifs sont éparpillés.
- Le danger réel d'éboulement de blocs de pierres existe pour le plan d'eau et pour les plaisanciers : un énorme bloc appuyé contre un pin au bord de la falaise attend de tomber.

Il est donc urgent d'interdire l'accès à cette carrière par le chemin commun avec celui du boulevard NOTRE DAME qui part de la station de pompage de l'avenue des calanques, qui se divise d'avec lui pour venir dans cette carrière et qui ne permet pas d'en sortir sinon que par escalade.

MODULE 3

La TREMIE

VARIANTE 1 :

- Mise en sécurité de l'ouvrage (renforcement, bétonnage) - Réalisation d'une plateforme bétonnée supérieure et sa barrière de sécurité, permettant aux randonneurs le point de vue sur le plan d'eau.
- Réalisation d'un quai d'accueil sur l'ouvrage existant pour les navettes maritimes assurant la liaison CASSIS massif des calanques.
- Réaliser de part et d'autre du quai d'accueil un escalier conduisant au GR
- Une zone destinée à l'activité « plongeurs » est à aménager en conservant 2 alvéoles ouvertes à l'extrémité droite.

VARIANTE 2 : (cf Chapitre IV)

- Réhabilitation de l'ouvrage, ouvrage architectural de réinterprétation des silos anciens dédié au PNC, comprenant la capitainerie, des salles d'expos, etc
- En partie supérieure, aménagement d'un balcon point de vue.
- Réalisation d'un quai d'accueil pour navettes maritimes, et ses 2 escaliers de service
- Aménagement d'une zone de services à flots (bateaux capitainerie, gendarmerie, police, douanes, PNC)
- Maintien d'une zone d'activité « plongeurs ».

MODULE 4

CHÂTEAU et services.

Le château fait déjà l'objet de réhabilitation.

L'usage de cet ouvrage dépend du choix entre deux variantes :

VARIANTE 1 :

S'il est destiné à héberger la CAPITAINERIE, dont l'aménagement dépend du gestionnaire, un espace pontons flottants de 12m est à réserver pour les services de l'état :

- Les sanitaires destinés aux personnels de la capitainerie devraient être augmentés en capacité pour y accueillir les plaisanciers sous AOT et les passagers.

VARIANTE 2 :

Si la capitainerie et le PNC occupent la trémie, le château peut recevoir :

- L'histoire de la calanque
- Une exposition sur la rivière souterraine
- La plaisance, l'UNPMC
- L'animation des clubs associés (rencontres nautiques, régates, etc)
- Les sanitaires et services pour plaisanciers y compris passagers doivent être prévus en capacité suffisante
- La gestion, la maintenance de l'installation d'évacuation des eaux noires.
- La collecte des poubelles avec tri sélectif.
- Et pourquoi pas un restaurant en terrasse ?

MODULE 5

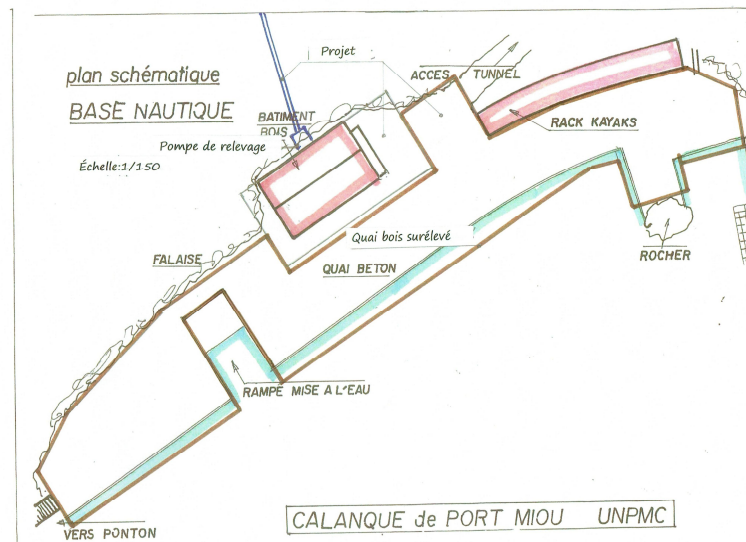
La BASE NAUTIQUE.

La base nautique doit répondre au critère « la calanque pour tous » et permettre la pratique encadrée des sports nautiques non motorisés.

- L'aménagement de l'accès par le tunnel est indispensable pour permettre le déplacement des handicapés.
- La possibilité négociée avec le propriétaire du terrain d'entreposer une dizaine de remorques à kayaks (places de parking payante à la journée).
- Construire un bâtiment de 10m x 5m, comprenant 2 parties séparées par des sanitaires H/F Une partie destinée aux écoles de voile, une partie destinée aux activités kayaks , paddles etc....Ce bâtiment remplacera l'existant en bois.
- Installer une canalisation d'évacuation sanitaire et sa pompe de relevage jusqu'aux installations VRD du château (sanitaires)

- Prévoir l'alimentation en eau et électricité
- Une plateforme surélevée en bois composite s'étendra sur l'ensemble de la surface dédiée à la base nautique soit 200m²
- Sur le plan d'eau, l'espace écoles de voile est compris entre 2 pontons flottants (2 x 24m) ; l'espace kayaks est compris entre le ponton de 24m (séparation voile-kayaks) et un ponton de 12m. Ces pontons sont amarrés sur le fond par socles béton et chaînes
- Un plan décrit la base nautique identique à celle prévue au projet 1.

Esquisse pour le projet « école de voile »





MODULE 6

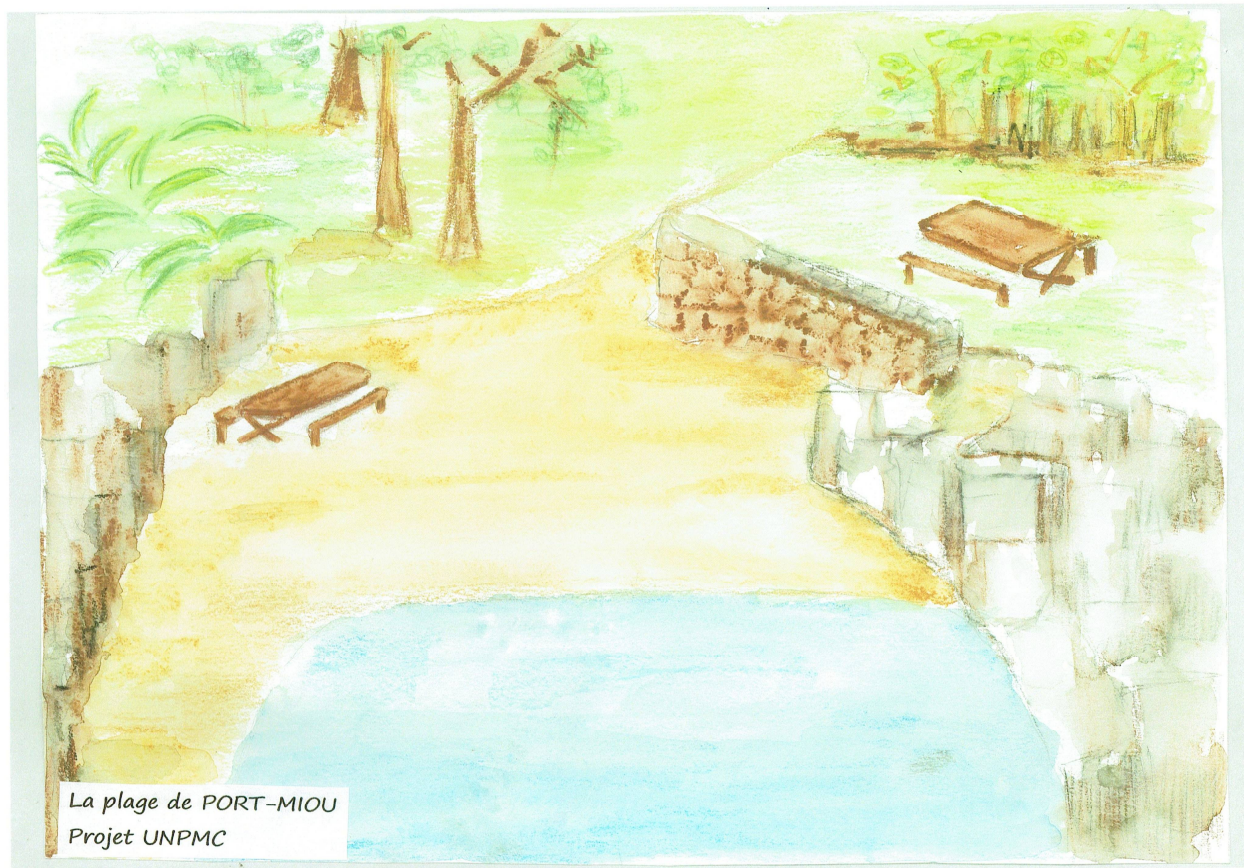
LA PLAGE

L'emplacement actuel de la « Plage » est le produit du remblaiement de l'isthme séparant la mer de la « petite mer ». Le parking au bas de l'avenue des calanques occupe donc l'emplacement de l'ancienne petite mer.

Le chemin d'accès par l'ancien escalier réalisé par les plaisanciers de l'UPPM a été progressivement détruit par les kayakistes.

Sur le côté NO de cette plage à proximité des petites sources (résurgences de la rivière souterraine)

Le piétinement, l'érosion, l'éboulement à partir du merlon a progressivement fait perdre une quinzaine de mètres à cette plage. L'espace actuellement essentiellement utilisé par les kayaks et les paddles est maintenant très réduit.

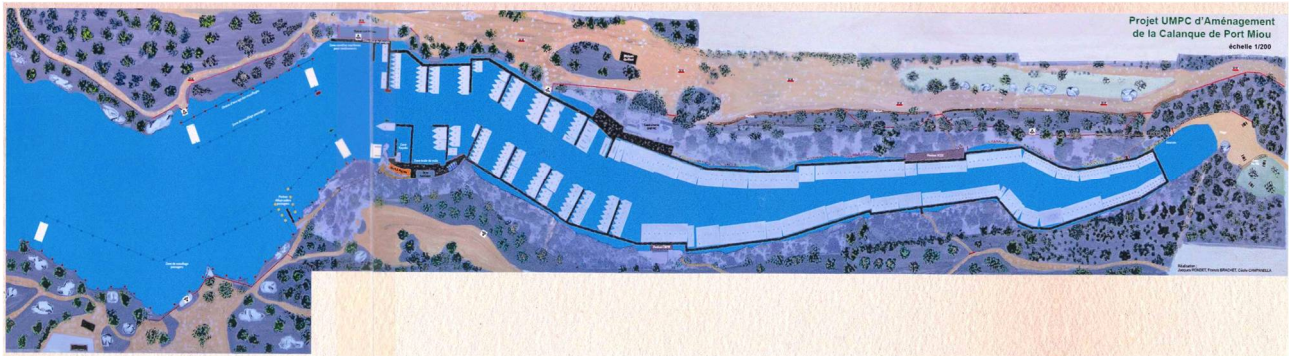


Le retrait en aval des bateaux d'une cinquantaine de mètres demandé par la DDTM permettra - t-il la baignade ? Et la cohabitation des baigneurs éventuels avec la mise à l'eau de kayaks et de paddles ?

La réhabilitation de ce lieu nécessite :

- d'éviter l'érosion et le piétinement de la façade NO et d'effectuer la remontée des déblais ;
- de créer un accès pour assurer l'Aller et le Retour ;
- d'installer un balisage pour baigneurs et kayakistes avec consignes ;
- d'interdire le passage en bord de mer vers les sources ;
- éventuellement, de créer un espace convivial pique-nique.

Jacques RONDET-GINTER



UN PROJET POUR LA TREMIE

Dans le contexte actuel d'urbanisation, où la ville prend de l'expansion à une vitesse accélérée, des formes d'aménagement du territoire innovatrices sont développées pour s'inscrire à l'intérieur du concept de ville viable. Cependant, les traces du passé subsistent et posent des contraintes à la planification urbaine. Par exemple, on rencontre dans la majorité des grandes villes des pays développés des espaces industriels désaffectés, qui représentent un fardeau pour les municipalités qui n'arrivent pas à les "rentabiliser" ou un potentiel pour celles qui envisagent leur potentiel de réutilisation.

Ces espaces déstructurés, héritage du déclin de certaines activités industrielles, sont identifiés par le terme « friche industrielle ». La prise de conscience de leur potentiel de redéveloppement est toute récente (elle date du début des années 1990).

Quel avenir pour les friches industrielles ?

Outre le plan d'aménagement général proposé dans la chapitre III, nous avons imaginé un projet pour une réappropriation, réinterprétation et réutilisation de la trémie, friche industrielle dans la calanque.



Reconquête de la TREMIE avec un projet ambitieux ! ... Rêvons !!!

RECONQUETE DE LA TREMIE AVEC UN PROJET AMBITIEUX



On pourrait proposer un vaste programme sur les portes du PARC NATIONAL DES CALANQUES, un projet abritant la capitainerie et son administration avec une vue panoramique sur l'entrée et l'ensemble de la calanque, des salles d'expo pédagogiques liées au Parc des Calanques, des lieux dédiés à la voile et à la plongée, des salles de conférence, des lieux de repos et de restauration liés au débarcadère, des sanitaires et des lieux de service (laverie, dépôt de pain...) pour les plaisanciers, etc...

On pourrait aménager la toiture en terrasse panoramique et pédagogique pour les randonneurs.

Programme à définir ...

Suggestions pour un bâtiment sur trois niveaux :

1 - Quai d'accueil :

- hall d'accueil et accès aux niveaux supérieurs
- espaces plaisanciers (sanitaires et lieux de service)
- locaux plongée sous-marine

2 – Niveau 1 :

- capitainerie et son administration

3 – Niveau 2 :

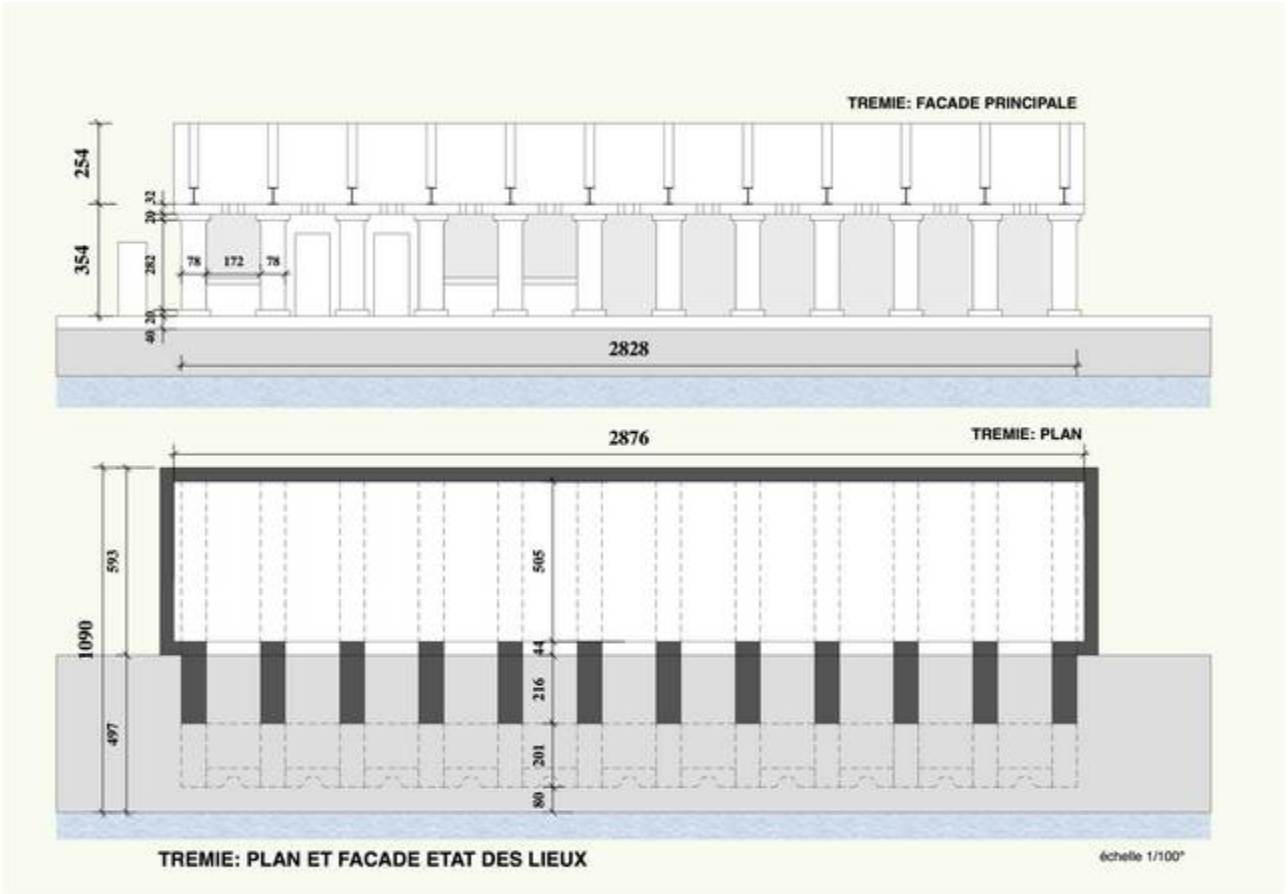
- salles d'expositions et de conférences
- salles de réunions
- lieux pédagogiques relatifs à l'histoire et à l'écologie des calanques

4 – Toiture terrasse :

- belvédère
- accès depuis le chemin de randonnées

LA TREMIE EN IMAGES

L'état actuel de la trémie



A l'époque SOLVAY, les silos et le chargement du Camarguais et son remorqueur AVYLOS

Vers 1925



La falaise se creuse !



RECONQUÊTE :

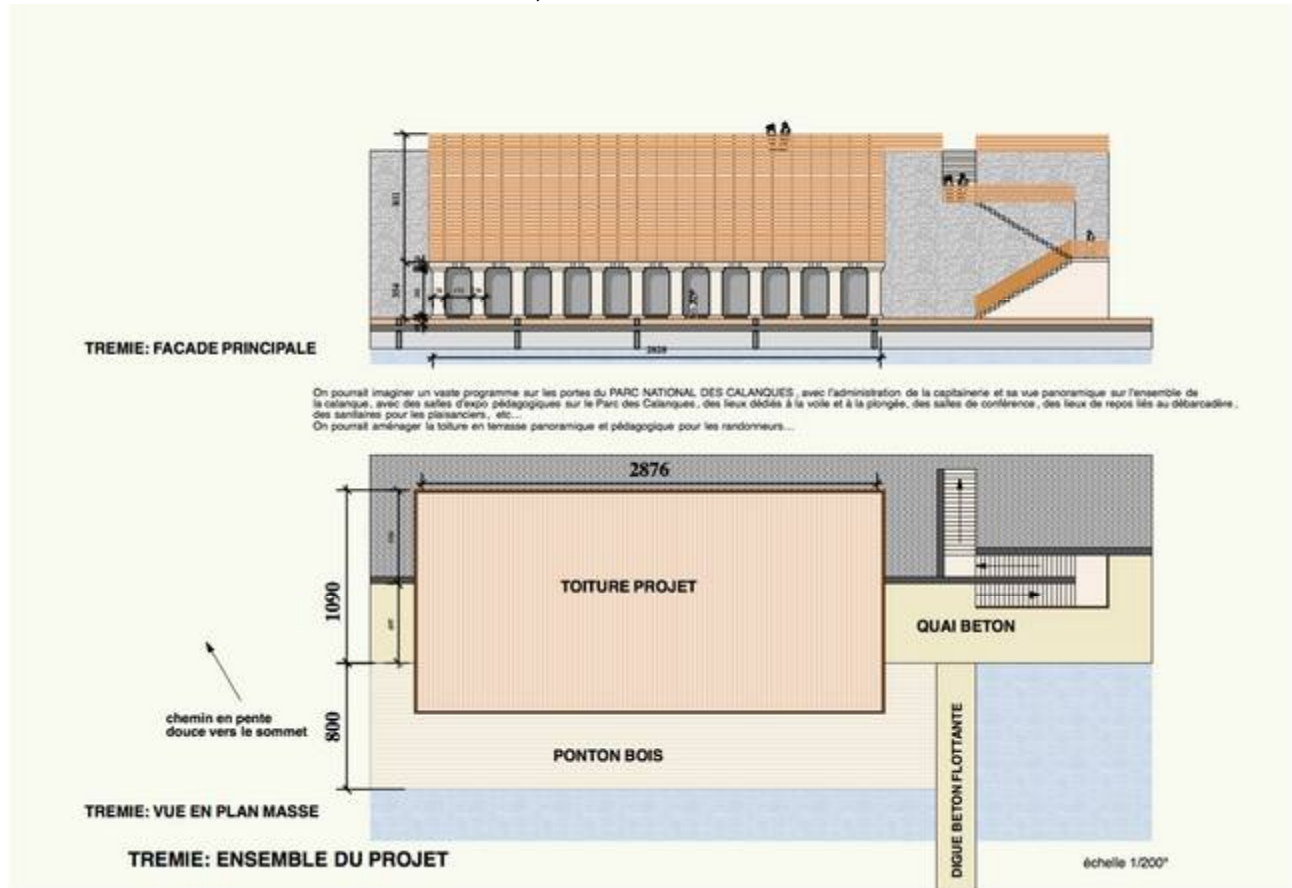
Un projet inspiré par les silos



Une vaste esplanade de débarquement pour les randonneurs



Un volume simple et limpide, une enveloppe en bois transparente, des ouvrants pare-soleil, des circulations intérieures à l'air libre, des double-hauteurs...



Aujourd'hui...



Demain !



Evelyne BENJAMIN et François GUICHARD Architectes

Le 03/05/2021.

R.A.S.

Le 04/05/2021.

M^r YAW ROCCAND - BENIS

M^r IAN SWINTON.

Dûs favorable sur le
Projet, Entretien Oral
avec le C&E.

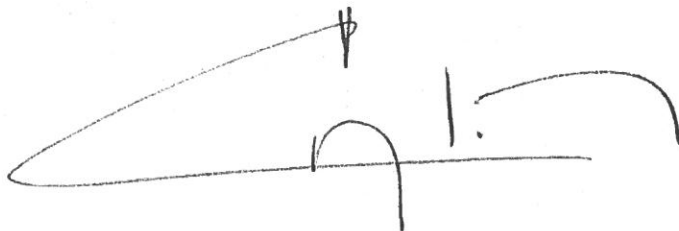
Le 04 mai 2021 à 17 heures 00

Le délai d'enquête étant expiré, je, soussigné J. TAGUASCO ^{daule} déclare clos le présent
registre qui a été mis à la disposition du public pendant 34 jours consécutifs,
du 01/04/21 au 04/05/21.

Les observations ont été consignées au registre par 20 personnes.

En outre, j'ai reçu 03 lettres ou notes écrites qui sont annexées au présent registre.

le commissaire Enquêteur.



Sujet : [INTERNET] Avis enquête publique

De : marion pierre

Date : 04/05/2021 19:26

Pour : "pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr" <pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr>

Suite à un problème d'accès à internet, je vous fais parvenir ce message

A l'attention du commissaire enquêteur,

Je suis plaisancière dans la calanque.

je tiens à attirer l'attention sur le fait que les plaisanciers sont respectueux et sensibles à leur environnement. Nous participons chaque année au nettoyage de la calanque, au tri des déchets, nous utilisons une cuve à eaux noires..Il y a une vraie implication des plaisanciers pour maintenir la calanque propre et sécurisée. Je suis favorable à ce projet qui améliorera les mouillages dans port Miou, l'organisation des bateaux, le nettoyage du site. Il est essentiel que les pontons soient réhabilités, pour la sécurité de ceux qui les pratiquent.

En revanche, la trop forte fréquentation des touristes fragilisent ces pontons.

Enfin, si un des objectifs est de limiter l'afflux sur ce site, la libération du fond de la calanque sur 150 m paraît excessive ; elle pourrait entraîner une surfréquentation du lieu avec la création d'une grande plage.

Marion PIERRE, plaisancière

Sujet : [!! SPAM] [INTERNET] réponse enquête utilité publique

De : Misol Guiard

Date : 04/05/2021 19:48

Pour : pref-ep-cassis-zmelportmiou@bouches-du-rhone.gouv.fr

Bonsoir,

je réalise que le délai fixé pour répondre à l'enquête d'utilité publique a expiré depuis plus de deux heures et je sollicite votre bienveillance pour prendre ma réponse en considération.

Nous avons un bateau de 6m, 40 dans la calanque de Port Miou depuis 1999 et elle fait notre bonheur notamment grâce à l'ambiance fraternelle et joyeuse qui y règne où l'entraide est la règle. Nous participons d'ailleurs régulièrement au nettoyage de la calanque.

Nous avons suivi avec attention l'élaboration du projet d'amélioration de la ZML de Port Miou depuis trois ans. Ce projet, conduit par la Ville de Cassis s'est construit dans la concertation et le respect des partenaires, ce qui en fait sa force.

IL répond à des besoins bien identifiés, notamment celui d'assurer une meilleure sécurité :

- en améliorant les mouillages;
 - en faisant disparaître les structures vieillissantes;
 - en sécurisant la circulation sur les pontons qui est devenue dangereuse;
 - en libérant le fond de la calanque qui pose problème.
- La concertation entre la Ville de Cassis et l'Union nautique a déjà fait ses preuves en permettant la restauration magnifique du château qui était en ruines.

En tenant à vous remercier pour cette démarche participative qu'est la procédure d'enquête publique, je vous prie d'agréer mes sincères salutations

Marie-Solange Guiard



DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE CASSIS

L'an deux mille vingt et un, le dix-huit du mois de mai, à dix-huit heures, le Conseil Municipal de la Ville de CASSIS s'est assemblé à l'Oustau Calendal, sous la présidence de Madame Danielle MILON, Maire.

N°39

Date de Publication
21 MAI 2021
Date de Transmission au Contrôle de Légalité
21 MAI 2021
Date de la convocation
11 mai 2021

Présents :

Mmes FIGARELLA, GOBET, HATEMIAN-SOLARI, HERVE GENOVESI, LABI-MALAKIAN, LAFAYASSE, LOVERA, MATEO, PADOVANI FAURE-BRAC, VAUTRIN, VEILEX.
MM. BARRAL, BOYER, BURZIO, CHAIX, CHAUSSIDIÈRE, DE CANEVA, DENONFOUX, DE SOUSA, FAVIER, FIGAROLI, MACHERAS DE MONTILLET, MAS-FRAISSINET, MORTELETTE.

Pouvoirs :

Mme BRUNET à M. FAVIER
Mme SGAUT à Mme le Maire
M. REYMOND à M. MACHERAS DE MONTILLET
M. JULLIEN-FIORI à Mme MATEO

Monsieur Evan DE SOUSA a été élu secrétaire

Objet : Enquête publique de la Zone de Mouillage et d'Équipements Légers (ZMEL) de Port-Miou. Avis de la commune.

A la demande de Madame le Maire, monsieur DE CANEVA expose à ses collègues que la Préfecture des Bouches-du-Rhône a organisé une enquête publique unique du 1^{er} avril au 4 mai qui porte sur :

- la demande d'autorisation environnementale tenant lieu d'autorisation spéciale au titre des sites classés, présentée par la commune de Cassis dans le cadre des travaux de réaménagement de la ZMEL (article L181- 1 du Code de l'Environnement) ;
- la demande d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime émise par la commune de Cassis (R.2124-39 et suivants du Code Général de la Propriété de la Personne Publique).

Le dossier était consultable en mairie et sur le site internet de la préfecture du 1^{er} avril au 4 mai 2021.

Conformément aux dispositions de l'article R.181-38 du Code de l'Environnement, dès le début de la phase d'enquête publique, le Préfet demande l'avis du conseil municipal des communes qu'il estime intéressées par le projet.

Il est proposé d'émettre un avis favorable sur ce projet pour les raisons suivantes :

- La préservation de la ZMEL présente un intérêt local. En effet, Cassis est une commune touristique et littorale. Elle se doit de proposer un service pour la plaisance qui vient compléter l'offre du port départemental ;
- Le projet est conforme à la stratégie du mouillage souhaitée par la Préfecture Maritime et le Parc National des Calanques,
- Le nouveau projet apportera une amélioration paysagère significative de l'impact de la ZMEL au sein du site : réduction de l'emprise de la ZMEL, réduction du linéaire pontons (-359 ml), réduction des pieux (-782 pieux), les tabliers seront intégralement en bois et dépose des dispositifs d'amarrage anciens (- 455 anneaux) ;
- L'ensemble des effets potentiels du projet de réaménagement du site a été évalué et des mesures adaptées d'évitement et réduction ont été proposées ;
- Le Parc National des Calanques a émis un avis conforme sur le projet ;
- Le Ministère de la transition écologique a également émis un avis favorable sur le projet de réaménagement au titre du site classé,
- Les services de la DDTM ont validé le scénario d'aménagement proposé par la commune,

Le rapporteur propose au conseil municipal :

- De confirmer l'avis favorable de la commune dans le cadre de cette enquête publique unique portant sur le projet de réaménagement de la ZMEL, pour les raisons énoncées ci-dessus,
- D'autoriser Madame le Maire à prendre tout acte en exécution de cette décision.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, décide d'adopter à **l'unanimité** la proposition du rapporteur.

Ainsi fait et délibéré, le 18 mai 2021.

Le Maire,
Danielle MILON





**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la Citoyenneté,
de la Légalité et de l'Environnement**

**Bureau des Installations et Travaux
Réglementés pour la Protection des Milieux**

Affaire suivie par : Christine HERBAUT

Tél: 04.84.35.42.65.

christine.herbaut@bouches-du-rhone.gouv.fr

Dossier n°41-2020 AE

Marseille, le **- 8 MARS 2021**

Monsieur,

Je vous transmets ci-joint copie de l'arrêté préfectoral du 5 mars courant accompagné de l'avis d'enquête correspondant relatifs à l'enquête publique unique portant sur la demande d'autorisation environnementale relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement et tenant lieu d'autorisation spéciale au titre des sites classés, et sur la demande d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime au titre de l'article R.2124-41 du code général de la propriété des personnes publiques, présentées par la commune de Cassis dans le cadre du projet de réaménagement de la Zone de Mouillage et d'Équipements Légers (ZMEL) de la calanque de Port-Miou, qui se déroulera, comme convenu, du 1^{er} avril au 4 mai 2021 inclus en mairies de Cassis, la Ciotat et Marseille.

À cet effet j'appelle votre attention sur les points essentiels de votre mission à savoir :

1°) Vous êtes tenu d'ouvrir, de coter et de parapher les registres d'enquête unique déposés dans les mairies précitées.

2°) Vous devez être présent aux lieux, jours et heures fixés dans l'arrêté afin de recevoir les observations et propositions orales et écrites du public.

Les observations et propositions qui vous seront adressées par voie postale en mairie de Cassis, siège de l'enquête, et celles reçues lors des permanences en mairies seront consultables au siège de l'enquête aux heures d'ouverture au public et sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique à l'adresse suivante pref-ep-cassis-zmelporamiou@bouches-du-rhone.gouv.fr seront consultables sur le site internet de la préfecture où elles seront publiées dans les meilleurs délais conformément à l'article R.123-13 du code de l'environnement.

3°) Au terme de l'enquête, il vous appartiendra, après avoir clos et signé les registres d'enquête, de rencontrer, dans la huitaine, le responsable du projet et de lui communiquer les observations écrites et orales du public, consignées dans un procès-verbal de synthèse en l'invitant à produire, dans un délai de quinze jours, ses observations éventuelles.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, vous voudrez bien me transmettre l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et des pièces annexées, avec votre rapport unique et vos conclusions motivées d'une part, en ce qui concerne la demande d'autorisation environnementale et, d'autre part, la demande d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime.

.../...

Je vous rappelle qu'il vous est possible de faire application, dans les délais et les conditions énoncés, des dispositions prévues aux articles R.123-14 1^{er} alinéa, R.123-15 1^{er} alinéa, R.123-16, R.123-17 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} alinéas et L.123-15 1^{er} alinéa du code de l'environnement.

En application de la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de COVID 19 (distanciation physique, mesures barrières, etc...) sont fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale. Vous trouverez ci-joint, à cet effet, une fiche indicative portant diverses recommandations.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toutes précisions complémentaires qui vous seraient utiles.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Monsieur Claude TAGLIASCO
88 avenue de Mazargues
13008 MARSEILLE

Pour le Préfet,
Le chef de bureau

Gilles BERTOTHY