



**PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer
Service Mer et Littoral**

Ajaccio, le 25 juin 2021

Affaire suivie par : Jean-Luc HÉBERT
tél : 06 51 92 69 70
jean-luc.hebert@corse-du-sud.gouv.fr

N° 145/2021/SHL

LR/AR n° 2C 155 191 99367

Monsieur le Président,

En réponse à votre demande d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime naturel pour exploiter une zone de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) au Nord du golfe de Lava, sur le site du port provençal à Appietto, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance les observations formulées par les services de la direction départementale des territoires et de la mer et de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Ces remarques, dont plusieurs appellent une réponse de votre part, sont développées dans l'annexe jointe au présent courrier.

Dès que l'ensemble du dossier sera finalisé, le projet sera soumis à l'avis de la commission nautique locale et du conseil des sites, avant l'organisation d'une enquête publique.

Mes services restent à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire.

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

**Le Directeur Adjoint
délégué à la Mer et au Littoral
de Corse du Sud**

Riyad DJAFFAR

PJ : une annexe

*Monsieur Laurent MARCANGELI
Président de la CAPA
Espace Alban – Bât. G
18 rue Antoine Sollacaro
20000 AJACCIO*

ANNEXE

Observations relatives au projet d'une zone de mouillages et d'équipements légers dans le golfe de Lava sur le territoire de la commune d'Appietto.

Sommaire :

- A) Observations réglementaires
- B) Observations environnementales
- C) Observations paysagères
- D) Conclusions

A) Observations réglementaires

a) **Le rapport de présentation** présente des informations erronées ou incomplètes :

Le dossier de demande d'AOT ZMEL prend appui sur des textes réglementaires imprécis. D'une part, le décret n° 91-110 du 22 octobre 1991 relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les ZMEL est abrogé depuis 2011. D'autre part, l'autorisation n'est plus délivrée par arrêté, mais par la voie d'une convention entre son bénéficiaire et l'État, approuvée par arrêté du préfet départemental et du préfet maritime.

La demande d'AOT ZMEL indique que la surface d'emprise sur le domaine public maritime naturel s'élève à 26 000 m². Or, la demande d'examen au cas par cas porte cette dimension à 26 274 m². Il convient d'apporter les points de coordonnées géodésiques WGS84 (en degrés, minutes, décimales) du périmètre de l'emprise, ainsi que les coordonnées de tous les ancrages, y compris ceux destinés au balisage. Ces données doivent figurer sur le plan détaillé de la ZMEL et, parallèlement, être transmises dans un tableur au format .xl(s) ou .ods.

Le projet prévoit 25 % d'emplacements réservés aux navires de passage en destinant 33 emplacements sur 141 à l'escale. Or, il faut ajouter deux places supplémentaires, soit 35 emplacements, pour atteindre le taux de 25 %.

Bien que la DDTM ait exprimée des retours d'expérience négatifs sur la mise en place de poubelles flottantes, ce projet maintient celle disposée à proximité de la zone réservée à l'escale. Ses caractéristiques, son emplacement et sa gestion ne sont pas développés.

Le règlement interne de la ZMEL dispose que l'accès aux zones réservées à l'escale sera interdit aux navires ne disposant pas de cuves de rétention des eaux grises et noires. Le dispositif du contrôle de l'existence de ces équipements, en dehors de la déclaration de l'équipage, n'est pas spécifié.

Les utilisateurs de la ZMEL devront s'acquitter d'une redevance annuelle ou occasionnelle auprès du gestionnaire. Les tarifs appliqués, en fonction de la catégorie du navire (résident, passage, pêcheur, dimension, ...) ne sont pas produits.

L'absence de service de navette pour permettre aux occupants d'un navire de rejoindre leur embarcation ou la plage n'est pas argumentée. Les jours de forte affluence, les manœuvres d'embarquement et de débarquement des équipages depuis la plage et les activités nautiques (jet-ski, plongée, voile, locations de bateaux) peuvent entraver la sécurité des usagers du chenal et ses abords.

Les caractéristiques du dispositif retenu pour la mise à l'eau ne sont pas précisées.

Le projet prévoit que l'autorisation préalable du gestionnaire de la ZMEL est requise pour la mise à l'eau ou le tirage à terre des navires en dehors des dispositifs prévus à cet effet. Ce cas de figure, où la cale de mise à l'eau ne remplirait pas sa fonction, n'est pas développé. Pour rappel, sauf autorisation préfectorale, la circulation et le stationnement des véhicules terrestres à moteur sont interdits sur le rivage de la mer et les plages ouverts au public.

b) **Le devis des dépenses envisagées** n'indique pas le coût annuel de pose et de dépose des lignes de mouillage et de balisage de la ZMEL, ni le coût du suivi des enjeux environnementaux (qualité de l'eau et des sédiments, suivi des herbiers).

c) **L'étude de fréquentation** a consisté à comptabiliser les navires présents sur le site les 16 juin, 13 août et 24 septembre de chaque année entre 2009 et 2013, au moyen de vues satellites émanant de Google Earth. Ces images ne figurent pas dans le dossier et leur recherche dans l'archivage du logiciel Google Earth est restée infructueuse. En outre, ces données apparaissent trop anciennes.

Aussi, le dimensionnement et l'organisation de la ZMEL reposant sur ces seules images, il convient de les joindre au dossier en précisant pour chacune la date, l'horaire et la source.

Il ressort de cette étude que les navires de taille inférieure à 6 mètres au mouillage sont largement majoritaires. Pour autant, sur les 33 emplacements destinés à l'escale aucun n'est réservé à cette catégorie (<6 m).

Cette singularité est reproduite sur le nombre d'emplacements assignés aux navires de 10 mètres et plus. Le projet prévoit 21 emplacements pour les navires de cette dimension (9 à 20 mètres), alors qu'au maximum 4 embarcations de ce gabarit (10 mètres et plus) ont été recensées le 16 juin 2011.

De plus, l'étude de fréquentation révèle que l'occupation moyenne du site s'élève à 90 navires par jour. Une occupation en constante régression.

2009 : 110 navires

2010 : 107 navires

2011 : 96 navires

2012 : 89 navires

2013 : 42 navires

Compte tenu de ces éléments, le nombre et la répartition des emplacements projetés ne reflètent pas la fréquentation sur le site du Port Provençal, quand bien même les quelques navires comptabilisés sur le site de Saliccia y seraient intégrés.

Le projet prévoit 141 postes, soit 51 postes de plus que la moyenne des navires observés au mouillage entre 2009 et 2013.

Même si un surdimensionnement permettant d'absorber une future augmentation de la fréquentation est opportun, le surdimensionnement de 56 % n'est pas justifié.

Le comptage des bouées réalisé sur le site le 1^{er} avril 2016, au nombre de 113, n'est pas un indicateur tangible des besoins d'amarrage.

Par ailleurs, le projet de ZMEL prévoit d'accueillir des navires appartenant à :

- des résidents amarrés de début avril à fin octobre ;
- des pêcheurs ayant une activité annuelle (8 emplacements) ;
- des professionnels ayant un besoin de mouillages pour des activités nautiques de mi-avril à fin octobre (12 bateaux et 20 jet-skis).

Or, la période d'exploitation de la ZMEL s'étend du 1^{er} mai au 30 septembre, période après laquelle le site sera rendu complètement à la nature, hors ancrage au fond.

Dès lors se pose la question de la gestion des embarcations précitées en dehors de la période d'exploitation.

d) **Le plan de détail de la zone** ne reflète pas la présentation littérale du projet :

- 1- Le nombre total d'emplacements s'élève à 145 alors que le projet en prévoit 141 ;
- 2- Les trois zones réservées aux escales totalisent 37 emplacements alors que le projet en prévoit 33 ;
- 3- Le plan doit préciser que l'amarrage est exclusivement à l'embossage ;

- 4- La cale de mise à l'eau doit être représentée ;
- 5- Les emplacements réservés aux pêcheurs (8 navires) et aux prestataires d'activités (14 navires et 20 jet-skis) peuvent être identifiables.

B) Observations environnementales

La présence de posidonie et de cymodocée au niveau du Port Provençal nécessite de décliner la séquence « Éviter, Réduire, Compenser ». Suite aux délibérations de la commission mer du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (portant sur une ZMEL à 181 ancrages) le projet ne nécessite pas de dérogation de destruction d'espèces protégées, dès lors que seront suivies les préconisations portant sur la caractérisation de l'état initial, les travaux et le suivi environnemental.

Dès lors, le projet de ZMEL requiert plusieurs prescriptions :

1- État initial

La localisation des points d'ancrage devra se faire de manière précise (géo-localisation et bathymétrie). Une cartographie précise des herbiers de posidonies et de cymodocées (et autres espèces protégées, grandes nacres, patelles ferrugineuses et remarquables) présents dans la zone devra être produite et transmise sous forme de données SIG aux services de l'État (DDTM et DREAL). Dans la mesure du possible, la cartographie pourra être étayée par des photographies de drone ou par vidéo (dossier cas par cas page 95), permettant d'avoir l'image réelle des fonds marins avant la pose des ancrages.

À ce titre, un nombre d'ancrages différent a été observé selon les documents :
179 dans le dossier de cas par cas (86 corps-morts, 93 ancrages écologiques) ;
181 sur la cartographie et dans le tableau de rapportage (99 corps-morts et 92 ancrages écologiques).
Les différents documents doivent être mis en cohérence.

D'autre part, les paramètres permettant d'évaluer l'état des herbiers présents dans la zone (densité, pourcentage de rhizomes plagiotropes, déchaussement, recouvrement, rupture d'herbier) seront caractérisés avant les travaux et serviront de mesures de référence de l'état initial de l'herbier.

S'agissant de la Cymodocée, bien que sa capacité de résilience soit plus importante que celle de la posidonie, la présence de cette espèce protégée nécessite des mesures d'évitement ou à défaut de réduction.

2- Phase travaux

a) Mode opératoire pour l'installation des corps-morts :

Les corps-morts seront localisés uniquement sur les endroits sableux, où les vis ne peuvent être utilisées. Leur positionnement doit être réalisé par des plongeurs scientifiques qui veilleront à les poser dans les zones sableuses, à une distance minimale de 10 m pour les herbiers de posidonies, et de 5 m pour les herbiers de cymodocées (et, à défaut à une distance la plus éloignée possible des herbiers). La distance exacte du corps-mort par rapport à l'herbier de posidonie si inférieure à 10 m, ou de cymodocées si inférieure à 5 m, devra être mesurée de manière précise, notée et répertoriée dans le tableau de suivi. Les corps-morts seront déposés à partir d'un bateau, de manière délicate afin de ne pas perturber les fonds (utilisation de grue, parachute, ...). Ils seront ensouillés en prenant les précautions idoines (aspiration...) pour éviter la mise en suspension des sédiments sur les herbiers avoisinants.

b) Tests préalables pour les ancrages par vis à sable :

Afin de s'assurer de la solidité des ancrages, il sera nécessaire de pratiquer un test sur chaque

ancrage à vis afin de garantir la tenue du dispositif, compte-tenu notamment de la méconnaissance de l'épaisseur de sédiments disponible et de l'épaisseur de matte. Il consiste à pratiquer un effort de traction d'intensité égale à la résultante des efforts verticaux et horizontaux s'exerçant sur l'ancrage dans les conditions de dimensionnement les plus défavorables (navires de plus grande taille, conditions limites de calcul : houle, vent, coefficient de sécurité, ...)

Pratiquement, le test est mené à partir d'une embarcation amarrée sur le mouillage avant, en position d'embossage. L'effort de traction est exercé par le navire faisant progressivement machine arrière. Le bout d'amarrage au navire est équipé d'un dynamomètre (peson) permettant de mesurer l'effort de traction. Le test est pratiqué jusqu'à atteindre la valeur limite prévue pour le dimensionnement de l'ancrage. Simultanément, en plongée, un opérateur effectue un contrôle visuel de la tenue de l'ancrage, photos à l'appui (ou vidéo si possible).

c) Recollement après 1ère installation :

Chaque ancrage devra être géo-référencé de manière précise (localisation et bathymétrie) sur une cartographie mise à jour matérialisant les emplacements des herbiers et des autres espèces protégées (ex : grande nacre). Le tableau donné en annexe devra être complété par les données de géo-référencement et de bathymétrie. Une photographie avant et après pose du dispositif d'ancrage sera réalisée en chaque point. La proposition de la réalisation d'une vidéo (dossier cas par cas), ne sera utile que s'il y est possible d'identifier individuellement chaque point d'ancrage et leur évolution.

Chaque installation d'ancrage devra être supervisée par des plongeurs scientifiques capables de vérifier le bon positionnement au regard de l'environnement.

3- Mesures d'accompagnement obligatoires

a) Nettoyage des fonds marins

Préalablement à la mise en place de la ZMEL, le nettoyage des fonds par le retrait des corps-morts « sauvages » et des macro-déchets sera obligatoire.

Cette opération devra être supervisée par des plongeurs scientifiques aptes à déterminer, dans le cas de corps-morts positionnés sur l'herbier, si leurs retraits sont préjudiciables ou bénéfiques au regard des biocénoses (colonisation ou juxtaposition de posidonie ou cymodocée).

b) Équipement obligatoire de bouée intermédiaire

Les chaînes, et autre matériel, seront aussi installés de manière précautionneuse, sans perturber les fonds marins. Chaque ligne de mouillage sera obligatoirement équipée d'une bouée intermédiaire, afin d'éviter le ragage de la chaîne. Ces bouées, les chaînes, manilles, cordes, et autres matériels devront faire l'objet de surveillance, être remplacés si nécessaire, et rester opérationnels et efficaces durant l'ensemble de l'exploitation saisonnière.

c) Prescription de démontage saisonnier

À l'issue de la fin de l'exploitation saisonnière (date butoir fixée dans l'autorisation de ZMEL) l'ensemble du matériel (hors dispositif d'ancrage au sol) sera enlevé précautionneusement, nettoyé, vérifié, réparé, ou remplacé si nécessaire à terre.

d) Mise en place d'une zone d'interdiction de mouillage

Comme cela avait été préconisé dans l'avis de la DREAL du 10 juillet 2018, la mise en place d'une zone d'interdiction de mouillage sur un périmètre cohérent devra être étudiée afin de protéger l'ensemble des herbiers avoisinants d'un éventuel effet report.

4- Mesures de suivi environnemental

Les mesures de suivis décrites dans le dossier cas par cas, concernant l'état de conservation de l'herbier seront accompagnées des mesures suivantes qui devront être réalisées six mois après les travaux et tous les ans après chaque saison d'exploitation :

- Chaque dispositif d'ancrage (vis ou corps mort), sera obligatoirement inspecté, photographié par des plongeurs scientifiques. Les dispositifs d'ancrage défectueux devront être réparés ou remplacés par des dispositifs de même type que ceux prévus initialement.

- La distance des herbiers par rapport au dispositif d'ancrage sera mesurée et une inspection visuelle permettant de renseigner l'état de l'herbier sera rapportée dans le tableau de suivi au minimum une fois par an, à la fin de la saison d'exploitation.

Un rapport de suivi annuel consignera ces expertises et présentera les mesures à mettre en œuvre en cas de dégradation des herbiers.

Le tableau de suivi (à minima annuel) de l'installation, et son analyse, ainsi que les photographies des dispositifs d'ancrage numérotés, devront être communiqués aux services de l'État (DDTM, DREAL), dans le même temps que les autres comptes rendus conformément au règlement de la ZMEL.

Dans le cas où des manquements, de suivis, d'entretiens, ou des dégradations des fonds seraient constatés, les services de l'État mettront en place des mesures coercitives adaptées, selon le code de l'environnement et le règlement de la ZMEL, pouvant aller de la demande de réparation, remplacement du matériel défectueux responsable d'impact sur les fonds marins, au retrait des dispositifs responsables de ces impacts, à la formation obligatoire des personnels œuvrant sur cette zone de mouillage, à une amende proportionnelle à la partie dégradée, ou autre.

5- Prescriptions concernant la phase d'exploitation de la ZMEL

Concernant la gestion des déchets, si les dispositifs de poubelles flottantes sont maintenus, il sera nécessaire de réaliser un suivi de ces dispositifs, au regard des retours négatifs de l'utilisation de ce type de poubelle à ce jour.

Il sera absolument impératif de veiller au non renversement de ces poubelles et d'assurer une autre gestion des déchets dans le cas où, ces dispositifs seraient néfastes pour l'environnement marin : ramassage par navette, dispositifs à terre...

Il sera nécessaire de veiller à ce qu'il n'y ait pas de dégradation de l'herbier en dehors de ceux engendrés par la pose des dispositifs d'ancrage, qui devraient se résorber naturellement.

Dans le cas, où des dégradations des fonds marins, en particulier, herbiers seraient constatées, il sera nécessaire d'analyser les raisons de ces dégradations et d'y remédier rapidement, avec l'aide des scientifiques au besoin.

Des visites d'inspection imprévues pourront avoir lieu, afin de s'assurer du bon état des installations et des fonds marins, plus particulièrement des herbiers.

C) Observations paysagères

Le dossier d'AOT ne comprend pas d'étude d'insertion paysagère conforme à la fiche n° 6 de la stratégie méditerranéenne de la gestion des mouillages de la petite et grande plaisance qui sert de référence en matière d'aménagement paysager d'une zone de mouillage.

Il est mentionné que le projet ne porte pas atteinte au paysage et n'engendre pas de modifications sur les activités humaines. Pourtant cet aspect n'est pas traité en adéquation avec les caractéristiques remarquables des lieux (3 Espaces Remarquables et Caractéristiques du Padduc, espaces proches du rivage, bande des 100m) qu'elles soient à terre (ERC donc nécessité de réversibilité des installations ; équipements légers n'altérant pas la qualité des paysages) ou en mer.

Le projet présenté propose une organisation en damier régulier et aucune alternative n'est évoquée. S'il est évident que le positionnement doit prendre en compte les enjeux de

biodiversité et de sécurité, les variantes de positionnement doivent également intégrer l'enjeu d'intégration paysagère.

De plus, il n'est pas précisé :

- comment s'articule l'ensemble des usages de la zone (absence de cartographie explicative à l'échelle du Golfe de Lava).
- comment est pris en compte la relation terre-mer (notamment avec le parking) en saison.

L'analyse paysagère doit permettre d'identifier l'impact à la fois de la zone de mouillage (surface, organisation rectiligne géométrique participant à la banalisation des lieux) mais également de l'interface terre-mer (il est évoqué de « légers aménagements » du parking, page 17 de la note, sans préciser ni la teneur, ni le dimensionnement), et de proposer les variantes permettant d'assurer l'intégration du projet au sein d'ERC.

En outre, des poubelles flottantes sont envisagées sans autre précision (fréquence d'enlèvement, rotations, gestion du risque de déversement, insertion de tels équipements sur le plan paysager).

Par conséquent, même si la décision du 13 mars 2020 ne soumet pas le projet à l'évaluation environnementale, l'insertion paysagère doit être traitée avant la réalisation de ce dernier. Or, les documents actuellement présentés ne sont pas conformes au document de référence.

D) Conclusion :

La demande d'autorisation déposée à la DDTM 2A en décembre 2020 est accompagnée d'un dossier comportant les éléments prévus à l'article R. 2124-41 du code général de la propriété des personnes publiques. Elle doit toutefois être complétée sur les sujets évoqués plus haut dans les observations réglementaires.

Sont particulièrement attendues :

- la démonstration du nombre d'emplacements au regard de l'étude de fréquentation présentée ou par la réalisation d'une étude plus récente ;
- des réponses sur la répartition et la gestion des embarcations.

Concernant les enjeux environnementaux, le CSRPN a statué pour une absence de dérogation d'espèces protégées et le dossier « Loi sur l'eau » comporte les pièces imposées par la réglementation. Ce dernier aborde l'ensemble des enjeux du milieu aquatique et mets en places les mesures nécessaires à leur préservation.

Aussi, le projet reçoit un avis favorable au regard des enjeux marins, à condition que l'ensemble des recommandations préconisées soient respectées.

Ces préconisations environnementales seront inscrites dans la convention d'occupation temporaire du domaine public maritime.

Enfin, sur le volet paysager, le projet tel qu'il est présenté à ce jour ne peut faire l'objet d'un avis favorable en raison de l'absence d'étude paysagère conforme à la fiche n° 6 de la stratégie méditerranéenne de la gestion des mouillages de la petite et grande plaisance. Le recours à un paysagiste concepteur est vivement recommandé afin de revoir les variantes du projet, notamment l'organisation en damier régulier, en tenant compte également de l'interface terre-mer. Si vous le souhaitez, un architecte conseil et un paysager conseil de la DDTM peuvent vous apporter un accompagnement dans cette démarche.

