



## PADDUC – Annexe 6

### Chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer

#### Livre II: Orientations & Prescriptions

*Approuvé par l'Assemblée de Corse  
le 2 octobre 2015*



---

# Preambule



## 1 | Le contenu du chapitre individualisé du PADDUC valant SMVM

Conformément aux décrets n°86-1252 du 5 décembre 1986, celui n°2007-1586 du 8 novembre 2007 et n°86-1252 du 5 décembre 1986 relatifs au contenu de l'élaboration des SMVM, le SMVM du PADDUC comporte :

- 1 | Un diagnostic du territoire littoral et maritime de l'île, pris dans son acception la plus large. Il décrit notamment l'état de l'environnement, les conditions d'utilisation de l'espace marin et littoral. Il permet de d'identifier les espaces terrestres et maritimes participant aux équilibres économiques et écologiques des zones côtières et ainsi, de déterminer le territoire d'application du SMVM. Il fait également ressortir les enjeux stratégiques de la mise en valeur de la mer en Corse.
- 2 | Des orientations et prescriptions relatives au développement et à la protection des équipements compris au sein du périmètre.
- 3 | Des orientations et prescriptions relatives à l'aménagement et à la protection des espaces que le SMVM identifie. Il précise notamment les mesures de protection du milieu marin.
- 4 | Le schéma mentionne également les projets d'équipement et d'aménagement liés à la mer tels que les créations et extensions de ports et les installations industrielles et de loisirs, en précisant leur nature, leur caractéristique et leur localisation ainsi que les normes et prescriptions spéciales s'y rapportant
- 5 | Enfin, il définit la vocation générale des différentes zones et notamment de celles qui sont affectées au développement industriel et portuaire, aux cultures marines et aux activités de loisirs. Il précise les vocations des différents secteurs de l'espace maritime, les principes de compatibilité applicables aux usages correspondants et les conséquences qui en résultent pour l'utilisation des divers secteurs de l'espace terrestre qui sont liés à l'espace maritime. Il peut, en particulier, édicter les sujétions particulières intéressant les espaces maritime, fluvial, ou terrestre attenants, nécessaires à la préservation du milieu marin et littoral. Pour ce faire, il tient notamment compte des objectifs poursuivis par la loi « Littoral » :
  - « la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral » ;
  - la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;
  - la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navale et les transports maritimes ;
  - le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme. »<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Article 1<sup>er</sup> de la loi « Littoral » devenu l'article L. 321-1 du code de l'environnement.

## 2 | Le périmètre et l'échelle d'intervention du SMVM

L'article 1er du décret du 5 décembre 1986 précise qu' «*Un Schéma de Mise en Valeur de la Mer porte sur une partie du territoire qui constitue une unité géographique et maritime et présente des intérêts liés, concurrents ou complémentaires, au regard de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.*»

La partie diagnostic a notamment permis de déterminer le périmètre pertinent en ce sens, en considérant les spécificités géographiques des espaces maritimes et terrestres, les vocations actuelles, les usages, ainsi que les interactions s'y établissant.

Ce n'est qu'à l'issue de cette première partie que le périmètre a été appréhendé et soumis pour avis aux comités techniques et de pilotage du schéma.

En cohérence avec les autres schémas du PADDUC, la carte des vocations du SMVM est au 100 000<sup>e</sup>. Néanmoins des zooms sont nécessaires par endroit, lorsque la densité des activités et la multiplicité des vocations exigent une plus grande précision.

## 3 | Un SMVM intégré au PADDUC et composante du PADDUC

### A | L'intégration du SMVM au PADDUC et ses implications

La loi du 5 décembre 2011 précise que le PADDUC vaut SMVM dans les secteurs qu'il détermine.

Conformément à l'article 3 de la loi du 5 décembre 2011, codifié à l'article L. 4424-10 du code général des collectivités territoriales, les éléments du SMVM sont regroupés dans ce présent chapitre individualisé, au sein du PADDUC.

Cependant, son évaluation environnementale est réalisée dans le cadre de l'évaluation globale du PADDUC.

Par ailleurs, les dispositions du SMVM relatives à la protection du milieu marin, à la gestion du domaine maritime et autres dispositions ne ressortant pas du PADDUC sont soumises à autorisation par le ou les préfets compétents, le cas échéant, y compris le préfet maritime.

### B | L'articulation avec les autres documents constitutifs du PADDUC

Le SMVM est constitutif du PADDUC et doit de ce fait respecter une cohérence avec ses différentes autres composantes telles que son Modèle de Développement, son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), ou encore sa Carte de Destination Générale des Sols et ses autres schémas.

Le SMVM prend donc en compte les orientations stratégiques et objectifs opérationnels du PADD, ainsi que le Schéma d'Aménagement Territorial. Il doit, tout à la fois, être compatible avec ces documents cadres, les préciser et les rendre plus opérationnels dans les domaines et les secteurs qui le concernent, et dans le même temps, servir leurs objectifs.

## 4 | La traduction réglementaire du SMVM

Des arrêtés pris par les maires et les préfets compétents, y compris le cas échéant par le préfet maritime, prennent en compte les vocations des différents secteurs de l'espace maritime et les orientations relatives aux activités fixées par le SMVM.

Conformément au décret du 06 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer, le Préfet maritime est investi du pouvoir de police générale et a autorité pour réglementer, entre autres, la navigation, le

mouillage et la plongée sous-marine. Les pouvoirs de police définis par des dispositions législatives ne peuvent être délégués.

**La délivrance des autorisations d'occupation du domaine public tient compte des dispositions du SMVM.**

Les compétences de la Région, du Département et de la commune en matière de ports maritimes s'exercent dans le respect du PADDUC et de son chapitre individualisé valant SMVM.

## **5 | L'articulation du SMVM avec les autres documents de stratégie et de planification régionale ou locale**

### **A | La prise en compte et l'intégration d'éléments issus d'autres schémas et stratégies régionales**

Le SMVM intègre les éléments du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du Bassin de Corse et la réglementation des différents Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) approuvés en Corse (Étang de Biguglia et Prunelli Gravona Golfe d'Ajaccio).

Par ailleurs, son élaboration concomitante de celle du Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine, a permis de mieux appréhender le potentiel de production aquacole de l'île et, en réponse à l'objectif de développement de cette filière fixé dans le PADD, de privilégier dans la carte des vocations, l'affectation des espaces à potentialités aquacole à l'aquaculture.

Le SMVM tient également compte de l'Analyse stratégique Régionale pour la création d'Aires Marines protégées approuvée en mars 2012 par l'Assemblée de Corse. Il en intègre la stratégie et les propositions de création de nouvelles aires marines protégées.

Ce document figure en annexe du présent chapitre individualisé

### **B | La compatibilité des documents de planification inférieurs avec le SMVM**

Une fois le PADDUC approuvé, les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en l'absence de SCoT, les plan locaux d'urbanisme (PLU), cartes communales ou documents en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SMVM, et notamment, avec la vocation assignée aux différents espaces.





## SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>3</b>
1   Le contenu du chapitre individualisé du PADDUC valant SMVM.....	5
2   Le périmètre et l'échelle d'intervention du SMVM.....	6
3   Un SMVM intégré au PADDUC et composante du PADDUC .....	6
A   <i>L'intégration du SMVM au PADDUC et ses implications .....</i>	6
B   <i>L'articulation avec les autres documents constitutifs du PADDUC.....</i>	6
4   La traduction réglementaire du SMVM.....	6
5   L'articulation du SMVM avec les autres documents de stratégie et de planification régionale ou locale.....	7
A   <i>La prise en compte et l'intégration d'éléments issus d'autres schémas et stratégies régionales.....</i>	7
B   <i>La compatibilité des documents de planification inférieurs avec le SMVM .....</i>	7
 <b>INTRODUCTION LES AMBITIONS DU SMVM .....</b>	 <b>13</b>
1   <b>Ambition 1 / Structurer le développement littoral et servir le projet d'aménagement territorial .....</b>	<b>15</b>
A   <i>À l'échelle régionale : contribuer à l'amélioration du maillage territorial.....</i>	15
B   <i>À l'échelle locale : favoriser la structuration urbaine et son intégration paysagère et socio-économique .....</i>	17
2   <b>Ambition 2 / Dynamiser l'économie littorale &amp; maritime.....</b>	<b>17</b>
3   <b>Ambition 3 / Préserver et valoriser le socle environnemental &amp; patrimonial du littoral et de la mer.....</b>	<b>18</b>
 <b>ORIENTATIONS ET PRESCRIPTIONS .....</b>	 <b>21</b>
 <b>Volet 1   Orientations thématiques pour la mise en valeur de la mer .....</b>	 <b>25</b>
1   <b>Structurer le développement urbain littoral.....</b>	<b>31</b>
A   <i>Polariser et renforcer les mobilités littorales .....</i>	32
B   <i>Encadrer l'artificialisation du littoral pour préserver les paysages et les espaces productifs.....</i>	34
a. <i>Contenir l'étalement urbain pour renforcer et structurer les espaces urbanisés.....</i>	34
b. <i>Préserver les paysages littoraux et les vues sur la mer .....</i>	35
c. <i>Hierarchiser les usages du foncier sur le littoral et réserver les espaces présentant des fonctions productives .....</i>	35

2	Dynamiser et encadrer les activités maritimes et balnéaires.....	37
A	Stratégie de développement des activités industrialo-portuaires.....	37
	a. Maintenir et améliorer les acquis portuaires.....	37
	b. Renforcer les équipements portuaires de dimension régionale.....	38
	c. Insérer la Corse dans les réseaux de transport maritime méditerranéens.....	39
	d. Complémentarité/spécialisation des ports.....	40
B	Stratégie de développement de la plaisance et la filière nautique.....	41
	a. Orientations générales.....	41
	b. Définition des bassins de navigation de Corse, espaces de référence des projets nautiques.....	43
	c. Logique de développement proposée.....	44
C	Développer les sports et loisirs nautiques et structurer l'offre régionale.....	59
	a. Orientations générales.....	59
	b. Logiques de développement proposées.....	59
	c. Les loisirs (plongée,...).....	62
D	Accompagner la structuration et la diversification de la pêche professionnelle.....	63
	a. Former les pêcheurs de demain.....	63
	b. Favoriser la diversification des sources de revenus.....	63
	c. Accompagner la structuration de la filière pêche et la modernisation de l'activité.....	64
	d. Sécuriser la filière pêche corse et assurer son renouvellement.....	65
	e. Poursuivre les efforts de recherche et favoriser le transfert d'innovation pour maintenir et restaurer les stocks halieutiques.....	66
	f. Créer des Aires Marines Protégées à finalités halieutiques.....	66
E	Développer l'aquaculture.....	67
F	Former aux métiers de la mise en valeur de la mer.....	68
3	Préserver et valoriser le patrimoine naturel.....	69
A	Préserver la biodiversité, les espaces et milieux remarquables ou caractéristiques du littoral.....	69
	a. Préserver les équilibres biologiques et écologiques.....	69
	b. Préserver le patrimoine naturel emblématique du littoral.....	71
	c. Renforcer le réseau des Aires Marines Protégées autour de l'île.....	72
B	Préserver la qualité des eaux et des milieux aquatiques.....	75
	a. Limiter les pollutions des cours d'eaux.....	75
	b. Préserver la qualité des eaux littorales et marines.....	77
C	Valoriser durablement le patrimoine naturel des zones côtières.....	79
	a. Préserver et valoriser les plages.....	79
	b. Affirmer la vocation agricole des plaines littorales cultivables : les espaces agricoles stratégiques de Corse.....	84
	c. Rationnaliser l'utilisation de la ressource en eau.....	85
	d. Valoriser les ressources énergétiques.....	85
	e. Restaurer les stocks halieutiques.....	85
	f. Poursuivre la recherche et favoriser le transfert d'innovations.....	86

4	Anticiper et gérer les risques littoraux.....	87
A	<i>Orientations en matière de gestion du risque érosion/submersion marine</i> .....	87
a.	<i>Le Cap Corse</i> .....	90
b.	<i>La Côte Occidentale</i> .....	90
c.	<i>Bonifacio</i> .....	91
d.	<i>La Côte Orientale</i> .....	91
B	<i>Prévenir les risques inondations et technologiques</i> .....	93
<b>Volet 2   Les projets d'équipement et d'aménagement liés à la mer</b> .....		<b>95</b>
1	Développement portuaire de commerce et d'industrie, et de plaisance.....	97
A	<i>Projet de remaniement et d'optimisation des activités de commerce et de plaisance</i> .....	97
a.	<i>Ports de Calvi et d'Ile Rousse</i> .....	97
B	<i>Projet d'extension portuaire combiné à un remaniement des activités plaisance et commerce</i> .....	97
a.	<i>Port d'Ajaccio</i> .....	97
b.	<i>Projet de création du port de la Carbonite et réaménagement du « vieux port »</i> .....	99
C	<i>Projet d'extension de ports de plaisance</i> .....	100
a.	<i>Solenzara</i> .....	100
b.	<i>Porto-Vecchio</i> .....	100
c.	<i>Macinaggio</i> .....	101
2	Aménagement de secteurs proches du rivage pour le développement des activités participant à la mise en valeur de la mer .....	103
<b>Volet 3   .Les prescriptions du chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer</b> .....		<b>105</b>
1	Les modalités d'application de la loi « Littoral ».....	109
2	La vocation des espaces maritimes et littoraux .....	110
A	<i>Principe de zonage et de classification des vocations</i> .....	110
a.	<i>Rappel des principes du zonage des vocations</i> .....	110
b.	<i>La classification proposée dans la carte de vocations des sols</i> .....	110
B	<i>Hiérarchisation des vocations</i> .....	111
a.	<i>Les vocations exclusives</i> .....	111
b.	<i>Les vocations prioritaires</i> .....	111
C	<i>Les vocations &amp; leurs prescriptions associées</i> .....	114
	<i>Vocation N   Les milieux sensibles ou remarquables et équilibres biologiques terrestres et maritimes à préserver</i> .....	114
	<i>Vocation A   Les Espaces Stratégiques Agricoles (ESA)</i> .....	117
	<i>Vocation C   Les espaces liés aux espaces d'exploitation de ressource aquacole</i> .....	118
	<i>Vocation P   Les espaces dédiés à la pêche</i> .....	120
	<i>Vocation T   Les zones de plaisance, de loisir et de navigation</i> .....	121
	<i>Vocation IP   Les espaces liés aux activités portuaires et industrialo-portuaires</i> .....	123

3	Les prescriptions particulières.....	126
A	<i>Les prescriptions en matière de gestion des activités maritimes et balnéaires sur le Domaine Public Maritime .....</i>	126
	a. <i>Applicables à l'ensemble du DPM .....</i>	126
	b. <i>Applicables spécifiquement aux plages du DPM .....</i>	127
B	<i>Les prescriptions en matière de gestion des risques.....</i>	136
	a. <i>En matière de gestion du risque érosion .....</i>	136
	b. <i>En matière de prévention des risques d'inondation.....</i>	137
C	<i>Les prescriptions en matière de gestion des eaux.....</i>	138
	a. <i>Se conformer aux orientations du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) .....</i>	138
	b. <i>Garantir l'efficacité des systèmes d'assainissement et de gestion des eaux pluviales... ..</i>	140
	c. <i>Maîtriser les incidences liées aux projets d'aménagement et pratiques des collectivités territoriales .....</i>	143
	d. <i>Réduire les apports à la mer de contaminants chimiques.....</i>	145
	e. <i>Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines et littorales... ..</i>	145
	f. <i>Réduire les rejets d'hydrocarbures et autres polluants par les navires (rejets illicites ou accidentels) .....</i>	146
	g. <i>Améliorer la gestion environnementale des ports .....</i>	146

## ANNEXES ..... 147

### Volet 1 | Note sur la qualité des eaux ..... 149

1	Les lagunes et étangs.....	151
A	<i>L'étang de Biguglia .....</i>	151
B	<i>Les étangs de Diane et d'Urbino .....</i>	151
2	Les eaux côtières .....	154
A	<i>Le bilan issu des suivis DCE.....</i>	154
B	<i>Une contamination bactériologique faible .....</i>	154
3	Des enjeux forts pour la préservation de la qualité des eaux corses.....	154

### Volet 2 | Note sur l'érosion côtière..... 157

1	Présentation générale.....	159
2	Dynamique des rivages .....	160
A	<i>Synthèse des documents existants.....</i>	160
B	<i>Les orientations régionales en matière de gestion du trait de côte.....</i>	165
C	<i>Le rôle du SMVM en matière de gestion du trait de côte.....</i>	166

### Volet 3 | Note sur les études mobilisées pour l'élaboration du SMVM..... 167

---

# Introduction

## Les ambitions du SMVM

*Le Chapitre individualisé valant SMVM du PADDUC s'articule autour de 3 ambitions fondamentales à partir desquelles les orientations thématiques sont déclinées.*



## 1 | Ambition 1 / Structurer le développement littoral et servir le projet d'aménagement territorial

### A | À l'échelle régionale : contribuer à l'amélioration du maillage territorial

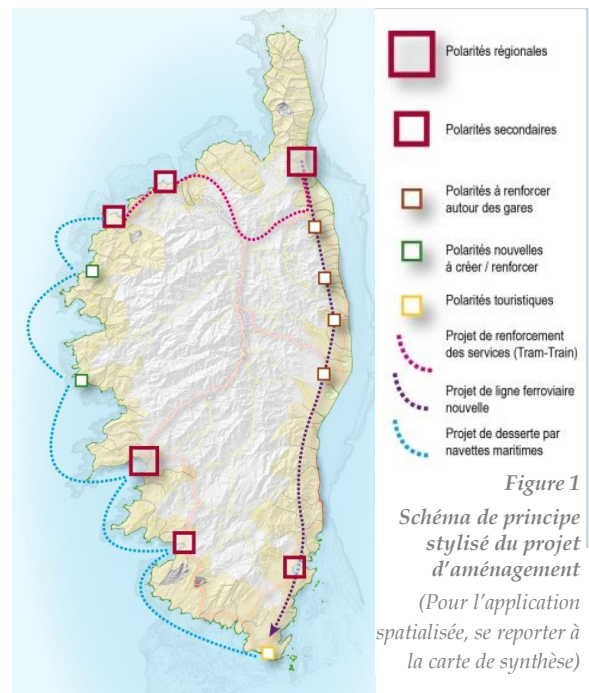
Le Schéma d'Aménagement Territorial du PADDUC propose une organisation du développement urbain structurée autour de polarités urbaines et une amélioration de la « connexion » de ces polarités au reste du territoire de la Corse.

Cette organisation du développement territorial s'appuie en majorité sur le renforcement de polarités littorales de la Corse et tend ainsi à rompre avec les dynamiques d'étalement et de « dilution » du phénomène urbain sur le linéaire, côtier en proposant un nouveau modèle de développement associant :

- + Concentration de l'urbanisation,
- + Renforcement des fonctions urbaines au service d'un bassin de vie dit « de proximité »,
- + Et amélioration de la desserte en transports collectifs pour un fonctionnement durable du territoire régional.

Cette polarisation du territoire s'accompagne d'un déploiement d'une offre de services de transports en commun adaptée à la configuration et aux contraintes des différentes séquences littorales :

- + Un projet de voie ferrée traversera la Plaine Orientale entre Bastia et Porto-Vecchio et reliera des polarités urbaines structurées autour des gares et dont les fonctions urbaines seront complétées au service d'un bassin de vie dont le développement sera contenu. Cette orientation s'appuie sur la configuration singulière de l'urbanisation de la côte Est en proposant un développement encadré visant l'enrayement d'un continuum urbain grandissant le long des RN193 et 198, la préservation des espaces naturels et agricoles périurbains et littoraux et le raccordement des villages de l'arrière-pays à un niveau de service et d'équipement renforcé, ainsi qu'à un bassin d'emplois urbains.



- + Les services de transport collectif de la voie ferrée reliant Casamozza à Bastia et Île Rousse à Calvi seront renforcés et cadencés par la mise en œuvre d'un Tram-Train proposant une offre de transport public concurrentielle à la voiture particulière et permettant une desserte de porte à porte des polarités urbaines.

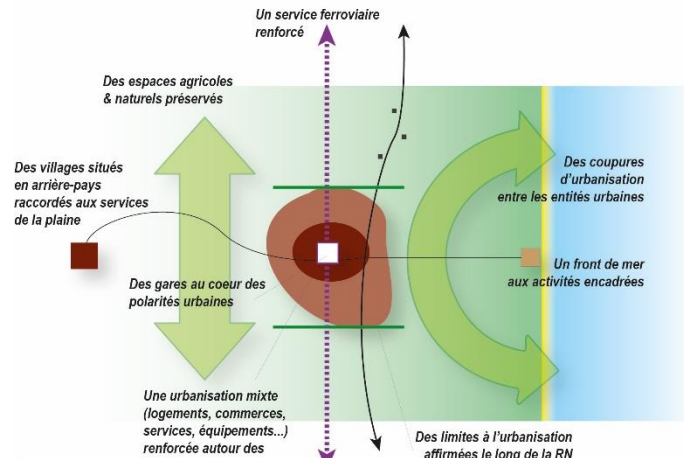


Figure 2

Concept - Renforcement des polarités sur la Plaine Orientale

- + La desserte par la route du littoral occidental étant fortement pénalisante, voire quasi impossible sur certains secteurs (entre Calvi et Sagone), le PADDUC propose l'étude d'un mode de transport collectif innovant par la mise en place d'une navette maritime desservant les petites polarités côtières entre Calvi et Ajaccio dans un premier temps puis, d'Ajaccio à Bonifacio dans un second temps et dans une logique de délestage des déplacements terrestres en haute saison touristique.

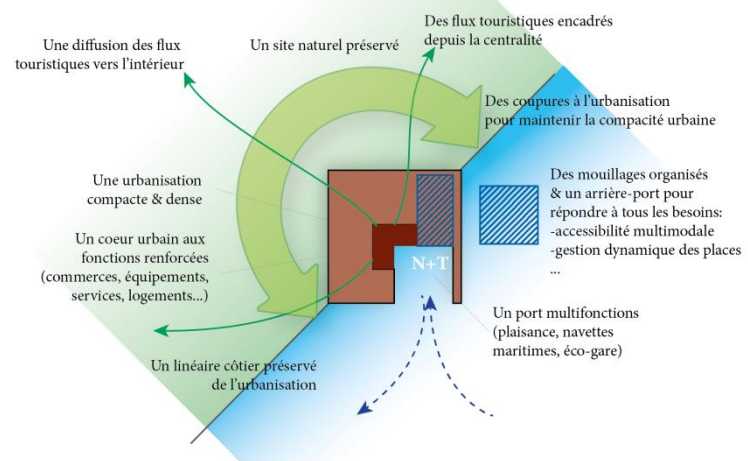


Figure 3

Concept - Polarité nouvelle ou à renforcer autour des ports

Ce projet de desserte maritime serait accompagné par la possibilité de compléter l'armature des polarités urbaines du littoral corse par la création / le renforcement de pôles urbains de part et d'autre de la Réserve Naturelle de Scandola afin de capter les flux touristiques, les encadrer (notamment à destination de ces espaces naturels fragiles pourtant très fréquentés) et de mieux « profiter » des retombées économiques que génèrent ces sites (cf. figure ci-dessous « Les polarités urbaines nouvelles/ concept »). Ces polarités constitueront des nœuds de déplacements au cœur de secteurs aujourd'hui enclavés.

Leur rôle d'interface terre-mer devra être conforté par la mise en place d'infrastructures dédiées à la multi-modalité entre transports maritimes et terrestres (Transports en commun, locations de voitures, modes doux ...). Ces polarités urbaines « nouvelles » devront cependant être strictement encadrées et conditionnées à des études urbaines préalables afin de concevoir des polarités aux fonctions urbaines et portuaires, limitant l'impact de leur fonctionnement sur l'environnement.

- + Enfin, les polarités régionales d'Ajaccio et Bastia seront renforcées, notamment dans leur rôle de portes d'entrées internationales qui diffuseront les flux de biens et de personnes sur l'île.



Ce nouveau modèle d'organisation du développement urbain littoral assurera, à travers un encadrement nécessaire des projets de développement, un équilibre entre développement urbain et économique, d'une part, et préservation des paysages et milieux littoraux et marins sensibles, d'autre part. En ce sens, le SMVM du PADDUC, à travers ses orientations et prescriptions spécifiques, accompagne ce projet et l'inscrit comme une priorité.

## **B | À l'échelle locale : favoriser la structuration urbaine et son intégration paysagère et socio-économique**

Les orientations et prescriptions proposées dans ce volet visent à finir avec les logiques de dilution urbaine. Le SMVM donne les moyens, au travers des précisions des modalités d'application de la loi « Littoral », mais aussi au travers d'une stratégie portuaire de renforcer les polarités existantes et de réussir les extensions de l'urbanisation.

## **2 | Ambition 2 / Dynamiser l'économie littorale & maritime**

Les activités économiques insulaires se concentrent essentiellement sur le littoral, soit parce qu'elles reposent sur la proximité de la mer, soit parce qu'elles nécessitent une implantation urbaine ou en plaine (agriculture), ce qui, en Corse, est souvent synonyme de littoral. En outre, ces activités économiques se partagent l'espace littoral avec les usages résidentiels liés à son attrait paysager. Aussi, cet espace géographiquement limité est convoité et disputé.

Les activités typiquement littorales et maritimes, telles que la conchyliculture, la pisciculture, la pêche, le tourisme balnéaire, ou encore le nautisme, ont un rôle prépondérant dans le tissu économique corse. Elles possèdent encore un potentiel de développement considérable mais elles pâtissent de ces concurrences d'usages et du manque d'organisation de l'espace, en particulier lorsqu'elles exigent la proximité immédiate de l'eau.

Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer fixe comme ambition d'inscrire la Corse dans le développement économique international à travers la mise en valeur de ses richesses extraordinaires. Pour ce faire, il propose un cadre réglementaire et des orientations d'aménagement adaptées à la mise en œuvre d'un projet économique structuré, fondé sur la valorisation des ressources littorales, le développement des échanges de marchandises par voie maritime et la structuration d'un tourisme soutenable et durable.

Le tourisme est, à ce jour, une des richesses premières de l'économie corse et il se fonde majoritairement sur l'attractivité de son littoral. L'enjeu est double, d'une part d'organiser et structurer davantage le tourisme balnéaire afin de mieux profiter des retombées économiques de cette activité et d'autre part, de permettre aux flux touristiques de diffuser vers l'intérieur. Il s'agira donc d'accompagner l'aménagement du territoire en hébergements touristiques, en équipements de loisirs et culturels, de proposer une véritable stratégie nautique, en prenant en compte les besoins pressants et les perspectives de développement de la filière, tout en limitant les incidences sur l'environnement.

La pêche et l'aquaculture sont aujourd'hui dépendantes de deux paramètres indispensables à l'exercice efficace de leurs activités : les ressources halieutiques et l'espace suffisant pour organiser et valoriser les filières. Le SMVM leur garantit des moyens adaptés pour, à la fois:

- + Structurer leurs activités et les valoriser, notamment en leur dédiant des espaces de cultures et de pêche en mer, mais aussi à terre, afin de leur permettre d'améliorer leur fonctionnement, leur rendement et de se diversifier (pescatourisme).

- + Leur donner des perspectives sur le long terme du maintien de la ressource halieutique, à travers la préservation du milieu et de la qualité des eaux, mais aussi par la prise en compte des opportunités offertes par la recherche en matière de restauration des stocks halieutiques.

### 3 | **Ambition 3** / Préserver et valoriser le socle environnemental & patrimonial du littoral et de la mer

Le cadre naturel et paysager de la Corse est sans équivoque sa première richesse économique, un capital qu'il convient de préserver et maintenir, car il est à la fois premier vecteur d'attractivité touristique, mais aussi valeur ajoutée de ses productions, ainsi que garant de la qualité de vie de ses habitants. La renommée de l'Île de Beauté et le plaisir d'y vivre, de façon permanente ou saisonnière, sont bâtis sur la qualité, la diversité et la richesse de ses milieux et de ses paysages.

L'ambition du SMVM est de participer à la préservation et à la valorisation du patrimoine environnemental de la Corse, qu'il soit terrestre ou marin. Pour ce faire :

- Il localise les espaces remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques, afin de garantir leur préservation au titre de la loi « Littoral ».
- Afin de protéger les biocénoses et en cohérence avec l'Analyse Stratégique Régionale, il projette le renforcement du réseau d'aires marines protégées, à travers, non seulement, une gestion renforcée, mais aussi des extensions et des créations d'aires marines protégées.
- Il précise les modalités d'application de la loi « Littoral » de nature à favoriser une meilleure intégration à l'environnement de l'urbanisation.
- En particulier, il localise également les espaces proches du rivage, notamment ceux en Co-visibilité et intervisibilité avec la mer, favorisant de cette façon, à la fois les urbanisations en profondeur par rapport au rivage, mais aussi, les réflexions relatives à l'intégration des constructions dans le grand paysage.
- Il assure la cohérence dans la préservation des espaces côtiers terrestres et marins en déterminant la vocation des différents espaces et les principes de compatibilité applicables aux usages correspondants. À titre d'exemple, il régleme les activités susceptibles de se réaliser dans des milieux fragiles et caractéristiques comme les herbiers de posidonie. Le SMVM entend gérer les usages dans les espaces marins rassemblant les milieux les plus vulnérables faces aux activités humaines, en priorisant leur protection lorsque l'usage d'un tel espace semble incompatible avec sa sauvegarde (pêche, loisir, plaisance, activités portuaires ...).
- Il édicte des prescriptions particulières pour le maintien de la qualité des eaux ; le SMVM entend en effet agir sur toutes les activités pouvant nuire de près comme de loin à la qualité des eaux marines, en agissant de façon préventive en amont des phénomènes polluants, qu'ils soient en mer, sur le littoral ou le long des espaces terrestres sensibles (les zones humides et estuaires par exemple).
- Il définit les vocations des plages en tenant compte de leur fréquentation et de leur contexte géographique et environnemental, afin d'y encadrer les activités et usages, et il propose quatre types d'intervention visant à rapprocher l'état de la plage de sa vocation. Il identifie notamment les plages où la fréquentation massive par le public nécessite la mise en place d'aménagements pour gérer et/ou accueillir le public afin de ne pas nuire à la qualité des sites.

Le socle environnemental de la Corse est également composé des espaces de production, source de richesse fondamentale pour le développement de l'île et la réduction de sa dépendance alimentaire et énergétique. Que ce soient les espaces à terre (espaces agricoles), ou les espaces en mer (zones de pêche, fermes aquacoles...), la sauvegarde des biens de production (qu'il s'agisse des terres cultivables, ou des stocks de poissons et de filtreurs) est prépondérante dans la stratégie du PADDUC. Le SMVM intègre cette ambition et contribue à l'atteinte de ses objectifs en réservant prioritairement ces espaces à ces activités lorsque le milieu le permet.



---

# Orientations et Prescriptions





Cette deuxième livret du chapitre individualisé du Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) a pour objectif de déterminer les orientations fondamentales de la protection, de l'aménagement et de l'exploitation du littoral et, en tant que de besoin, d'édicter les prescriptions qui permettent de les mettre en œuvre.

Ces orientations et prescriptions du chapitre individualisé valant SMVM sont distinctes de celles des autres parties constitutives du PADDUC dans la forme, mais elles n'en sont pas pour autant autonomes. Elles sont cohérentes et compatibles avec les autres orientations et prescriptions du PADDUC.

En premier lieu, elles constituent l'adaptation du parti d'aménagement retenu par le PADDUC à cette partie singulière du territoire régional qu'est le littoral terrestre et marin.

En second lieu, si les orientations et prescriptions correspondant à ces objectifs conduisent à identifier des espaces pour lesquels le chapitre valant SMVM comprend des règles spécifiques ainsi que des projets d'équipements ou d'aménagement qui pourront être autorisés, les orientations et prescriptions du PADDUC trouvent à s'appliquer lorsque rien de spécifique n'est prévu.





## **Volet 1** | Orientations thématiques pour la mise en valeur de la mer





Ce 1<sup>er</sup> volet définit les orientations générales du chapitre individualisé valant SMVM. Ces orientations traduisent la stratégie adoptée dans le PADDUC pour chacune des thématiques du SMVM. Elles justifient les règles et prescriptions édictées dans le volet réglementaire.

Ces orientations générales visent à :

- Servir les ambitions :
  - de structuration du littoral,
  - de dynamisation économique des activités littorales et maritimes,
  - de préservation et de valorisation du socle environnemental.
- Améliorer l'intégration terre/mer :
  - Coordonner les activités en mer et les équipements à terre,
  - Assurer une cohérence dans l'aménagement et la vocation des espaces à l'interface terre/mer aux différentes échelles pertinentes de réflexion (bassins de vie, bassins de navigation, régionale...),
  - Améliorer l'accessibilité du littoral ;
- Arbitrer les concurrences d'usages ;
- Préserver les milieux marins et terrestres nécessaires aux fonctionnalités écologiques et maintenir les continuités écologiques ;
- Adapter la gestion et les éventuels aménagements des sites naturels en fonction de leur sensibilité écologique, leur intérêt patrimonial et leur fréquentation ;
- Définir les vocations des plages de façon à garantir leur destination fondamentale, à proposer un service public balnéaire différenciée selon les caractéristiques physique et de fréquentation des sites et à permettre leur valorisation économique ;
- Permettre le développement des activités et corps de métiers de l'île participant à la mise en valeur de la mer (activités de nautisme, de pêche/aquaculture notamment), en établissant une logique à l'échelle régionale et en vouant les espaces aux fonctions productives ;
- Renforcer le rôle des ports, de commerce comme de plaisance, dans le développement et l'aménagement du territoire.

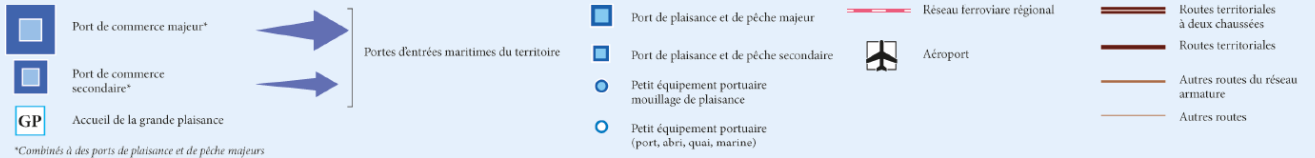
Elles sont synthétisées, de façon schématique et spatialisées, lorsque c'est possible, dans une carte au 100 000<sup>e</sup>.



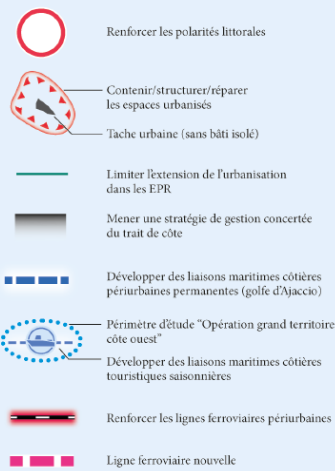
Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse

SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER -- SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS

Equipements et infrastructures structurant le littoral



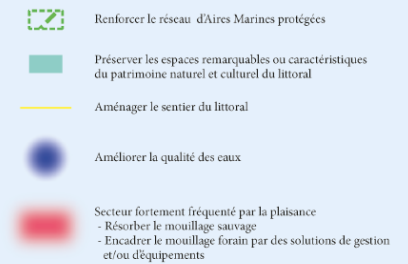
Structurer le développement littoral

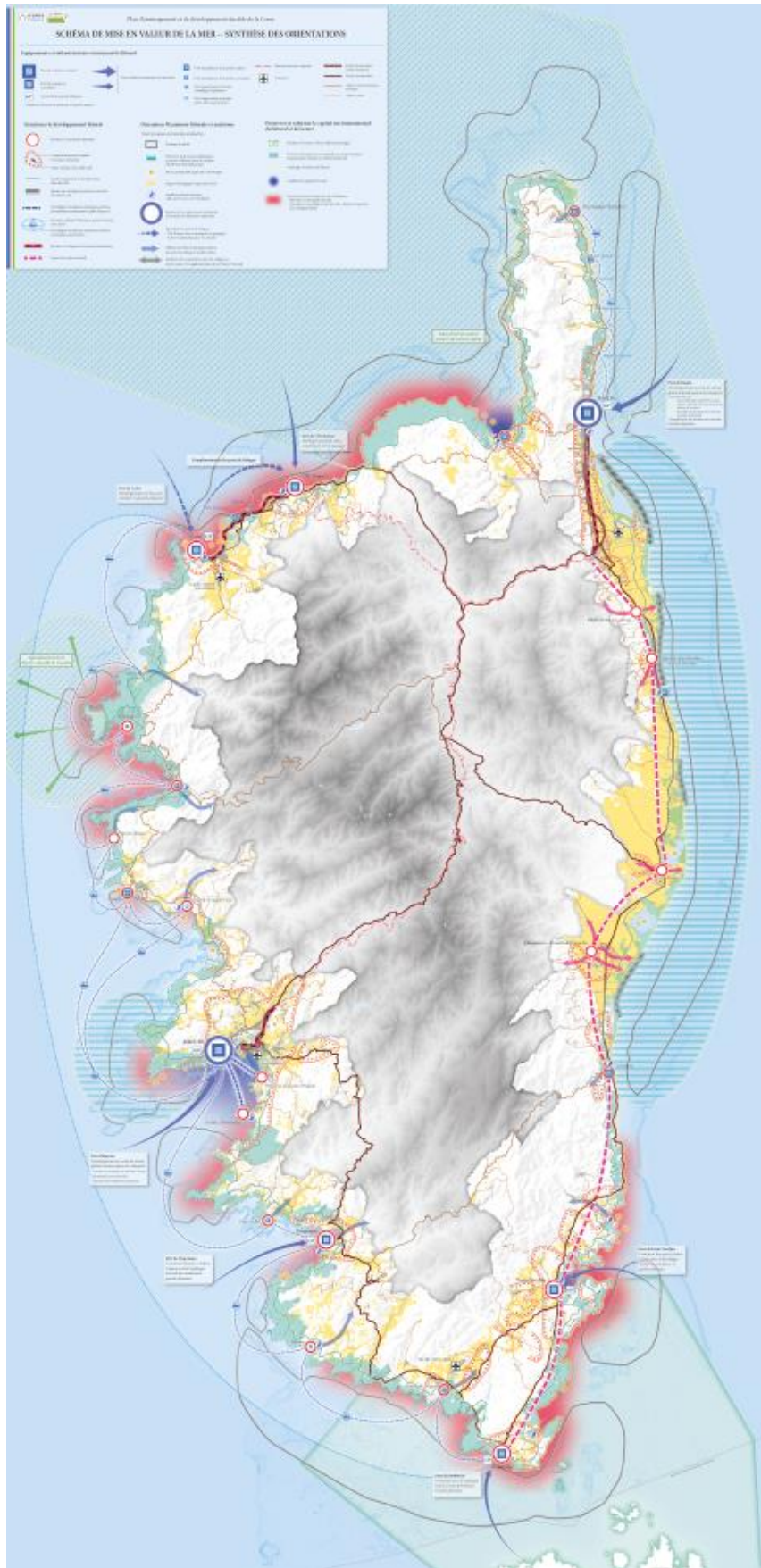


Dynamiser l'économie littorale et nautisme



Préserver et valoriser le capital environnemental du littoral et de la mer







## 1 | Structurer le développement urbain littoral

Les pressions anthropiques se propagent sur le pourtour du littoral corse où elles se font de plus en plus fortes. À travers des usages divers, elles affectent aussi bien les territoires urbanisés que les grands espaces naturels, mais n'y ont pas les mêmes effets, notamment en matière d'impacts économiques et sociaux. On distingue sur le littoral :

- Les villes densément urbanisées qui concentrent les activités, l'emploi et les services ; à l'exception de Corte et Sartène, tous les pôles supérieurs et secondaires de l'île sont sur le littoral ;
- Leurs couronnes périurbaines, souvent polynucléaires, qui en constituent les dortoirs, où la diffusion de l'urbanisation rend difficile leur équipement et leur desserte, en particulier par les transports en commun ;
- Les espaces d'urbanisation résidentielle touristique, qui peuvent quelquefois se confondre avec les précédents, où la population est multipliée à minima par deux l'été, rendant mal aisé le dimensionnement des équipements et services et le développement pérenne des commerces ;
- Les espaces ruraux peu peuplés, que ce soit l'hiver ou l'été, mais cependant très visités en saison en raison de leurs espaces naturels préservés, reconnus et protégés par divers dispositifs ; compte-tenu de leur accès difficile, ils sont peu fréquentés par les insulaires.

Les trois premières catégories captent l'essentiel des retombées économiques générées par l'attractivité des espaces naturels, laissant souvent les territoires ruraux supporter seuls la gestion de la fréquentation touristique et de ses impacts sur l'environnement.

Les enjeux sont donc multiples :

- À la fois polariser davantage, afin d'être en mesure de proposer à la population permanente des services efficaces et de préserver les espaces de production ;
- Mieux relier les territoires entre eux et permettre aux territoires ruraux de profiter davantage des retombées économiques qu'ils génèrent ; favoriser leur fréquentation plus courante par les insulaires.
- Structurer l'urbanisation, la renforcer et la rééquilibrer dans ses fonctions ;

En outre, il s'agit de rechercher à diffuser davantage les flux vers l'intérieur.

## A | Polariser et renforcer les mobilités littorales

Le littoral est inégalement desservi par les infrastructures routières et les réseaux de transports :

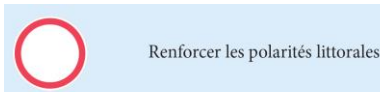
- Dans les séquences littorales de massifs-falaises-plateaux<sup>2</sup>, les infrastructures sont intérieures et le rivage est difficilement accessible ; la saisonnalité marquée des activités, liée au tourisme, y induit d'importantes fluctuations de population entre l'hiver et l'été et par conséquent, des besoins de mobilité variables en fonction de la saison.
- Sur le reste du littoral, dans le péri-urbain, les séquences de plaines et de vallées, et les sous séquences semi-urbaines des massifs, les infrastructures desservent mieux le littoral, elles longent en général les côtes, s'étirent dans les plaines et remontent le long des fonds de vallées. Cependant, elles ont été utilisées comme vecteur de développement et d'extension de l'urbanisation, qui diffuse le long de ces voies puis s'éparpille, engendrant ainsi, des difficultés pour mettre en place des services de transports collectifs efficaces et, souvent, un engorgement des voies d'accès aux entrées de villes.

En revanche, il est plutôt bien maillé par les ports de plaisance.

Face à ce constat, le SMVM identifie l'opportunité, pour servir les objectifs du PADD et accompagner la mise en œuvre du schéma d'aménagement territorial, de s'appuyer sur ce réseau de ports de plaisance, à la fois pour structurer le développement et l'aménagement des zones côtières, pour polariser, et pour améliorer la desserte de certains territoires.

Il définit ainsi sa stratégie en matière de développement et d'aménagement du littoral et des espaces maritimes côtiers. Il identifie notamment (cf. carte de synthèse des orientations):

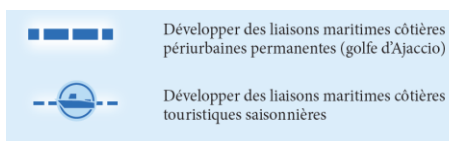
- les pôles à renforcer et développer préférentiellement : essentiellement autour des ports ;



Cette stratégie d'aménagement, adaptée à la côte occidentale et au Cap, complète celle de la structuration de la côte orientale par la voie de chemin de fer et les bourgs-gares.

Afin d'accompagner cette polarisation et de déployer une offre de services de transports en commun, adaptée à la configuration et aux contraintes des différentes séquences littorales, le développement de **services de transports maritimes collectifs** s'appuyant sur le réseau des ports de plaisance est proposé.

L'organisation de ces transports collectifs maritimes vise deux types de services, urbains et périurbains d'une part, interurbains d'autre part.



Dans le premier cas, il s'agit de services qui pourraient être organisés, à l'année, au sein de golfes présentant une urbanisation importante. Cela concerne en premier lieu le golfe d'Ajaccio, en développant davantage le service de navette proposé actuellement l'été.

En ce qui concerne la desserte interurbaine, elle peut s'envisager pour renforcer l'offre de transport en saison estivale sur des portions du littoral difficilement accessibles par la route, telles que la côte occidentale de l'île et le Cap Corse.

<sup>2</sup> Cf. synthèse de l'approche terrestre du diagnostic du SMVM



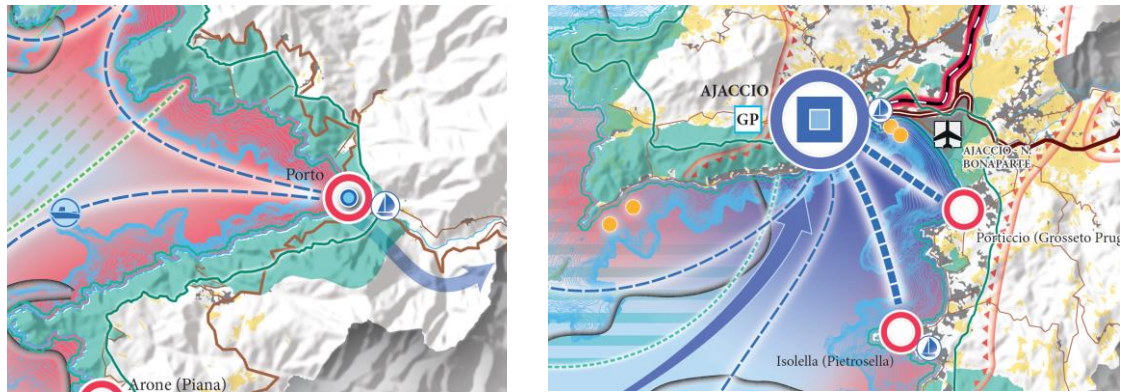


Figure 4

Exemples issus de la carte de synthèse des orientations

Le SRIT (annexe 4 du PADDUC) propose l'étude dans un premier temps d'une navette maritime entre Calvi et Ajaccio. Ce service pourrait constituer un délestage possible du trafic routier en haute saison. Il a donc vocation à fonctionner prioritairement durant celle-ci. Son extension possible au reste de l'année pourra être envisagée au vu des résultats observés en saison touristique.

Une étude équivalente pourra être réalisée dans un second temps pour le segment Ajaccio-Bonifacio ainsi que pour le Cap Corse.

Outre l'évaluation du niveau de demande auquel ces services seraient susceptibles de répondre, les études devront en particulier porter sur les conditions de navigabilité, qui constituent un paramètre de premier rang pour la mise en œuvre de liaisons à l'extérieur des parties protégées des golfes.

Par ailleurs, l'amélioration des mobilités littorales passe par le développement des circulations douces, piétonnes et cyclables en s'appuyant sur les polarités littorales portuaires ou ferroviaires, qui permettent de drainer des flux de personnes non motorisées et les diffuser, tant sur le reste du littoral que vers l'intérieur, assurant ainsi des complémentarités. Les sentiers littoraux déjà bien développés sur certains territoires de l'île, en particulier grâce au réseau de sentiers du Conservatoire du littoral méritent d'être renforcés ; ils contribuent non seulement à l'accessibilité du littoral mais de plus, à sa mise en valeur et celle de ses espaces remarquables.

Les équipements portuaires et ferroviaires du littoral ont vocation à évoluer en petites plateformes multimodales offrant des bornes de vélos en libre-service, mais aussi de voitures électriques (cf. éco-gares pilotes de la stratégie de développement des ports ODYSSEA), logique qui pourrait également être appliquée aux aéroports. En effet, cela permettrait à la fois de diffuser les flux touristiques et rééquilibrer la fréquentation entre les territoires, de développer une offre touristique moderne adaptée à des séjours « itinérant » ou à des micro-séjours (qui excluent pour des touristes continentaux le transport maritime de la voiture personnelle), mais aussi, d'inciter les insulaires à davantage profiter de leur cadre de vie.

## B | Encadrer l'artificialisation du littoral pour préserver les paysages et les espaces productifs

L'attrait du littoral induit une concentration de plus en plus importante de population, ainsi que de résidences secondaires sur le littoral corse. Cet accueil entraîne une artificialisation croissante du sol, disproportionnée par rapport à la population insulaire et se propageant souvent le long du linéaire côtier. Cette urbanisation est non seulement consommatrice d'espaces, mais elle est de plus, peu respectueuse du cadre environnemental et de l'urbanisation traditionnelle corses.

Les mécanismes à l'œuvre actuellement laissent présager, à l'avenir, des difficultés croissantes d'accès du public au rivage, la disparition des plaines agricoles, ainsi qu'une diminution de la qualité paysagère des espaces, pourtant premier vecteur d'attractivité touristique de l'île et, en quelque sorte, pilier de son économie.

Au moyen des outils réglementaires que sont les précisions des modalités d'application de la loi littoral et la détermination des vocations des espaces, le SMVM permet d'anticiper sur ces tendances. Par l'identification des espaces distingués par la loi « Littoral », Espaces Proches du Rivage (EPR) et Espaces Remarquables ou Caractéristiques du littoral (ERC), il permet non seulement de soustraire définitivement les espaces les plus exceptionnels ou représentatifs du littoral à toute urbanisation, mais aussi, de limiter les extensions de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage et de lorsqu'elles se réalisent, de faire en sorte qu'elles prennent davantage en compte les activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau. En outre, il remet au cœur des préoccupations la prise en compte des caractéristiques environnementales et géographiques des territoires lors de projet d'extension de l'urbanisation (capacité d'accueil).

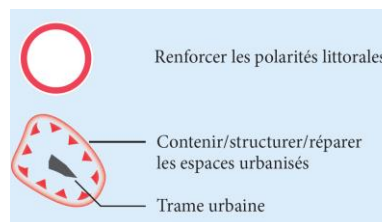
### a. Contenir l'étalement urbain pour renforcer et structurer les espaces urbanisés

La logique poursuivie, en mer comme à terre est celle de la polarisation ; la priorité est donnée à l'organisation, la structuration voire la réparation de l'existant (requalification et rénovation urbaine, requalification paysagère).

Conformément aux lois SRU, ENE et ALUR, ainsi qu'aux orientations du PADD, le mitage est donc proscrit. Il s'agit donc de stopper l'étalement urbain linéaire et en nappes le long des côtes et des voies de communications

Cette orientation vaut à terre, comme en mer : le développement d'équipements en mer, de type mouillage par exemple, doit être organisé et polarisé. Toute logique de développement du mouillage ou appontement individuel doit donc rapidement cesser en contrepartie de la création de places à flot et/ou à sec pour l'accueil des navires de plaisance (les corps-morts pour des usages spécifiques tels que la plongée, la recherche et la surveillance... ne sont pas concernés).

Le SMVM identifie sur sa carte de synthèse des orientations, les secteurs d'urbanisation côtière qu'il convient de contenir, structurer et réparer, ainsi que les polarités littorales à renforcer, autour des ports sur la côte occidentale et autour du projet de chemin de fer en côte orientale (Cf. Ambition 1/, fig. 2 et 3), que ce soit en matière de densité, de fonctions, de services, ou d'espaces publics...



Il cible également les secteurs où il est nécessaire de résorber le mouillage individuel et sauvage par des solutions de gestion ou d'équipements.



En outre, afin de permettre la bonne application de la protection graduelle de loi « Littoral » en fonction de la distance au rivage et de limiter ainsi les extensions de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (EPR), le SMVM localise, de façon indicative, les EPR, selon la méthode définie dans le livret loi « Littoral » approuvé par l'Assemblée de Corse en janvier 2014 (annexe 5).

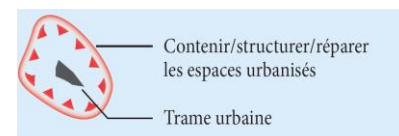
En complément et en compatibilité avec ces orientations, les documents d'urbanisme locaux doivent ménager des coupures à l'urbanisation sur le littoral :

- De façon perpendiculaire au rivage pour limiter la propagation linéaire de l'urbanisation le long du rivage et éviter qu'un front urbain continu ne s'y forme et compromette les accès au rivage ;
- De façon parallèle au rivage lorsque les communes sont structurées autour d'une polarité de montagne et d'une polarité littorale, afin d'éviter la propagation linéaire le long des axes routiers et la fusion de ces noyaux urbains.

### *b. Préserver les paysages littoraux et les vues sur la mer*

L'urbanisation littorale récente, telle qu'elle s'est réalisée depuis quelques décennies, essentiellement par juxtaposition d'opérations privées, n'a pas eu vraiment de considération pour les paysages, pourtant souvent remarquables, de l'île ; les mêmes modèles se reproduisent indistinctement dans des séquences littorales aux caractéristiques, parfois, diamétralement opposées, induisant à la fois une dégradation de la qualité paysagère des littoraux de l'île et un appauvrissement de la diversité paysagère.

Les secteurs identifiés sur la carte de synthèse des orientations comme devant être contenus, doivent également faire l'objet d'une requalification paysagère sur tout ou partie. Une attention particulière doit notamment être portée aux franges urbaines, interface entre espaces urbanisés et espaces naturels ou agricoles, aux urbanisations sur les crêtes sensibles, aux entrées des villes et villages ou encore en co-visibilité forte avec un espace remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral.



Par ailleurs, les vues offertes depuis les belvédères aménagés par l'urbanisation traditionnelle doivent être protégées.

L'ouverture à l'urbanisation par un document d'urbanisme d'espaces proches du rivage doit faire l'objet d'une approche paysagère identifiant les vues (axe, cône, panoramiques) à prendre en compte dans la conception du projet urbain.

### *c. Hiérarchiser les usages du foncier sur le littoral et réserver les espaces présentant des fonctions productives*

Le littoral concentre l'essentiel de la population, de l'urbanisation récente, des activités et de l'emploi, en particulier dans les espaces proches du rivage, qui connaissent le plus fort taux d'occupation. Les concurrences d'usages sont donc importantes et s'exercent souvent au détriment des activités productives (agriculture, aquaculture, industries nautiques...), y compris de celles exigeant la proximité immédiate de l'eau, qui se retrouvent rejetés à l'arrière, lorsque c'est possible, et parfois, sont tout simplement évincées.

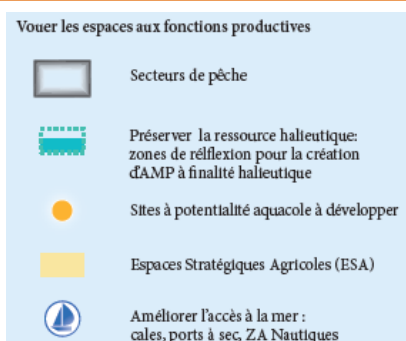
L'agriculture, bien que n'exigeant pas la proximité immédiate de l'eau, requiert, pour être productive et moderne, des plaines. Or ces plaines, en Corse, sont très majoritairement littorales.

Considérant le modèle de développement choisi, qui vise à atténuer les facteurs de dépendances du territoire et aller vers une économie davantage productive, tout l'enjeu du SMVM est de permettre à ces activités de trouver l'espace nécessaire à leur développement en hiérarchisant les vocations des zones côtières, en fonction des caractéristiques des espaces et des besoins de ces activités

Il peut apparaître surprenant de retrouver les vocations agricoles dans un SMVM, mais il s'agit bien là d'un des grands usages avec lequel le SMVM doit combiner, dans le respect du modèle développement et du PADD, pour pouvoir attribuer les vocations et définir l'articulation spatiale entre cette activité et celles exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Doivent ainsi être réservés :

- à l'aquaculture, les quelques sites présentant des potentialités de développement, les fermes existantes étant protégées dans leur vocation actuelle ;
- À la pêche, les secteurs repérés comme les plus fréquentés par les pêcheurs professionnels et nécessaires à leur activité ;
- À l'agriculture, les espaces stratégiques agricoles (ESA), en articulation avec les autres composantes du PADDUC (PADD, SAT, plan montagne), sous réserve d'autres enjeux forts et interpénétrés, du fait de l'urbanisation, du besoin d'aménagement et de foncier à vocation économique autour des équipements aéroportuaires structurants, pour des espaces de logistiques, pour des ZA nautiques... qui donnent lieu à la création d'un Secteur à Enjeu Régional (SER).



**La carte des vocations des zones côtières délimite les espaces concernés et leur affecte une vocation prioritaire ou exclusive de nature à satisfaire à ces orientations.**

L'amélioration des conditions d'accès à l'eau pour les industries nautiques, qui figure dans la carte de synthèse des orientations du SMVM et dans la stratégie de développement de la filière nautique ci-après, sont prises en compte dans les orientations de ces SER.

**Les SER ne sont pas voués a priori, mais ils doivent faire l'objet d'un aménagement d'ensemble, sous maîtrise publique, garante de l'intérêt général et du respect des orientations qui leur sont données.**

Cette hiérarchisation des vocations au profit des espaces productifs, sous réserve d'enjeux environnementaux plus prégnants, sous-tend la réflexion sur la structuration du développement des zones côtières et son aménagement.

## 2 | Dynamiser et encadrer les activités maritimes et balnéaires

### A | Stratégie de développement des activités industrialo-portuaires

La Corse dispose de sept ports de commerce et d'industrie, qui avec les aéroports, constituent les points d'entrée et de sortie du territoire.

À l'exception de Bonifacio, qui du fait de sa proximité avec la Sardaigne s'est spécialisé dans les liaisons courtes entre les deux îles, la totalité des ports de commerce corses voient transiter quasi-exclusivement des trafics en direction du continent français et italien. Ces trafics utilisent comme vecteurs les cargos mixtes rouliers ou Ro-Ro (Roll on/Roll off) ou les car-ferries, seuls navires offrant la souplesse suffisante pour répondre à chaque desserte aux obligations de service public imposées par la CTC dans le cadre de la politique de continuité territoriale. De fait, l'offre de transport maritime entre le continent français et la Corse, très largement dimensionnée et de grande qualité, a permis d'assurer la totalité de l'approvisionnement de la Corse en marchandises par ces dessertes mixtes. Ce processus a eu pour effet de voir la totalité des ports de Corse (hors Bonifacio) se spécialiser de fait dans l'accueil d'un seul type de navires et de trafics, et de voir les filières d'approvisionnement en Marchandises Diverses desservir la Corse directement en camion jusqu'au point de vente, à partir de bases logistiques situées sur le continent.

Par ailleurs, les capacités offertes en matière de trafic passagers et véhicules individuels, couplées à la compétitivité des tarifs proposés, contribuent à renforcer la part modale du maritime dans la desserte touristique de la Corse, qui apparaît comme une destination où la pratique touristique sera durablement dépendante de l'automobile.

Le constat de ce que les trafics actuels sont largement conditionnés par les efforts de la puissance publique en faveur de l'offre de capacités, conduit nécessairement à relativiser le recours habituel à la notion de « besoins » en matière de création et de gestion d'infrastructures.

Le PADDUC et par extension sur la partie littorale, le SMVM doit déterminer les orientations à prendre en matière d'aménagement sur ces grandes infrastructures. Néanmoins, l'approche des terminaux et infrastructures à terre ne peut être déconnectée des problématiques plus larges d'insertion des ports de l'île dans le contexte du transport maritime de marchandises et de passagers, dont l'organisation, notamment en ce qui concerne les modalités d'application de la politique de continuité territoriale, est susceptible de connaître des bouleversements à court ou long terme, sans qu'il soit possible, à l'heure où le PADDUC est mis au débat, de privilégier un scénario de référence.

Compte tenu de ce qui précède, et des limites que ces constats imposent à l'exercice de planification, le présent chapitre s'attache à dégager des principes répondant aux enjeux identifiés à court terme, tout en restant compatibles avec les évolutions envisageables ou souhaitables à long terme, et à poser les jalons des réflexions à engager pour envisager de manière prospective une meilleure insertion de la Corse dans les réseaux de transport de marchandises.

#### *a. Maintenir et améliorer les acquis portuaires*

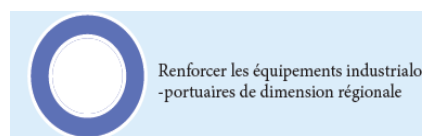
Les deux ports d'Ajaccio et de Bastia appartiennent au réseau transeuropéen de transports (RTE-T) qui impose un niveau minimum en matière d'infrastructures. Celles-ci doivent être maintenues et/ou améliorées en adéquation avec les avancées réglementaires sur les plans technique et environnemental. Il s'agit dans les faits de les adapter aux évolutions techniques, énergétiques et aux risques liés en particulier aux changements climatiques et à l'urbanisation.

L'évolution de la vulnérabilité des ports aux phénomènes climatiques conduit à définir puis mettre en œuvre les aménagements nécessaires au renforcement des ouvrages de protection maritime. Enfin, il apparaît nécessaire de réduire les émissions carbone en lien avec l'activité portuaire.

Les actions envisagées portent notamment sur :

- l'étude de la structuration de zones logistiques et d'activité à proximité des ports en lien avec les trafics marchandises et les trafics voyageurs ;
- l'amélioration des conditions d'accès en transports en commun ;
- la réalisation des aménagements favorisant la réduction des émissions de carbone des navires à quai et des véhicules en attente d'embarquement.

### *b. Renforcer les équipements portuaires de dimension régionale*



Les ports de Bastia et d'Ajaccio, en tant qu'équipements de dimension régionale, doivent conforter leur rôle et amplifier leur rayonnement. Les orientations spécifiques à l'optimisation des trafics de passagers et de marchandises sont énoncées dans le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT).

Le positionnement de ces infrastructures dans des centres urbains contraint fortement leur évolution et les aménagements nécessaires au maintien et au développement de leur activité, alors même qu'ils sont déjà saturés en période en pointe, en particulier le port de Bastia.

L'ambition d'une structuration à terme de zones logistiques et d'activité à proximité des ports en lien avec les trafics marchandises et les trafics voyageurs implique de prévoir les réservations foncières suffisantes. Celles-ci, qui permettraient notamment de réaliser des activités de dégroupage, ne sont pas nécessairement situées à l'intérieur des enceintes portuaires, mais devront dans tous les cas être facilement reliées aux terminaux portuaires et aux réseaux terrestres de transports de marchandises.

#### **Développement du port d'Ajaccio**

Le port d'Ajaccio regroupe des aménagements pour le transport de passagers.

Un projet d'extension et de réaménagement est en cours, consistant à déplacer et sécuriser les dépotages pétrolier à l'extérieur de la partie la plus densément urbanisée et les décaler à Aspretto, et, en parallèle, à créer un terminal de fret à l'entrée de la ville au niveau du quartier Saint Joseph.

Ce terminal nécessite la création de 4 à 5 hectares sur la mer qui comprennent une réserve foncière liée à l'évolution à long terme du port d'Ajaccio dans la perspective d'accueillir à l'horizon du PADDUC (2040) des activités logistiques de dégroupage.

Cette nouvelle répartition spatiale des activités permettrait alors de réduire les risques d'accidents industriels et également de prévoir un développement de l'accueil des plaisanciers sur les ports de Tino Rossi et de Charles Ornano.

#### **Développement du port de Bastia**

Le port de Bastia, en dépit de sa taille, est le premier port de Méditerranée en matière de transport de voyageurs (hors croisiéristes) et la première porte d'entrée de l'île pour les marchandises (53% des marchandises transitent par le port de Bastia)<sup>3</sup>. Il n'est plus adapté aux trafics actuels en raison de

<sup>3</sup> Source : INSEE, Dossier de l'économie Corse, septembre 2010.

l'exiguïté de ses emprises et de son impossibilité à recevoir les navires de dernières générations en raison de leur taille. Il ne dispose plus de marge de manœuvre pour améliorer ses conditions d'exploitation, ne peut répondre aux exigences de la sécurité et de la sûreté, et ne peut accueillir les navires de croisières.

Un projet de réalisation d'un nouveau port situé en dehors de la ville est à l'étude (Port de la Carbonite), combiné à un réaménagement du port existant. Dans l'attente de l'aboutissement des études, qui doivent notamment évaluer sa faisabilité financière et définir les conditions de son intégration dans la ville et l'agglomération, l'objectif consistera à pallier les insuffisances du port actuel en permettant notamment d'améliorer l'accueil des navires dans des conditions de sécurité normales.

La requalification des infrastructures actuelles devra être organisée à la suite d'une étude de complémentarité avec le nouveau port notamment pour l'accueil de la croisière de luxe et de la grande plaisance. Par ailleurs, les évolutions prévisionnelles de trafic ayant présidé au dimensionnement initial du projet devront raisonnablement être réexaminées au regard des baisses notables de trafics passagers et fret observées au cours des deux dernières années en vue du dimensionnement définitif du projet.

### *c. Insérer la Corse dans les réseaux de transport maritime méditerranéens*

Le système Ro-Ro est extrêmement souple et a fait ses preuves depuis plusieurs dizaine d'années. Néanmoins, il induit probablement un renchérissement des marchandises importées et une perte d'activité en Corse. Les enseignes installées en Corse dépendent de plateformes logistiques pour la plupart installées dans le sud de la France. Les activités de dégroupages effectuées sur celles-ci pour les flux destinées à l'île induisent une rupture de charge dont le coût est reporté sur les marchandises importées en Corse.

Face à cela, il apparaît indispensable de préserver une évolution à long terme du transport maritime de fret vers une conteneurisation qui pourrait s'avérer bénéfique pour l'île à deux titres. L'arrivée de conteneurs réexpédiés depuis des ports de transbordement situés en Méditerranée (Malte, Gioia Tauro, etc.) induirait probablement une diminution du prix des produits importés du fait de la suppression des coûts de dégroupage. Par ailleurs, le dégroupage effectué dans l'île y induirait une activité supplémentaire qui aujourd'hui lui échappe, permettant le transfert d'une partie de la plus-value liée au transport vers l'économie insulaire. L'enjeu reste néanmoins d'évaluer si les conditions existent qui pourraient conduire des ports de l'île à capter à terme une part du trafic conteneurs issu ou à destination d'un ou plusieurs ports conteneurs de Méditerranée occidentale.

Une telle évolution suppose une réorientation, au moins partielle, des flux d'importations de l'île, avec l'organisation de relations stables avec d'autres ports de la Méditerranée occidentale.

Nonobstant la complexité du sujet, cette approche prospective, abordée par ailleurs dans le livret 3 - SAT chapitre « les nœuds gordiens » gagnerait à faire l'objet d'une liberté de questionnement et de réorganisation du système en place, en considérant que sur le très long terme, les besoins fondamentaux à prendre en compte dans le cadre de la stratégie portuaire et plus largement maritime se résument à :

- permettre aux résidents insulaires d'accéder librement au reste du territoire national voire communautaire à moindre coût, avec ou sans leur véhicule individuel
- réduire le coût de mise en marché des produits « importés » (tendre vers des prix de marché des produits courants identiques à ceux pratiqués sur le continent) ou, à coût équivalent, accroître la part des dépenses de mise en marché correspondant à des activités génératrices d'emplois en Corse

- offrir à l'ensemble des produits insulaires une chance d'accéder au marché européen et international équivalente à celle des produits continentaux, par l'optimisation des coûts de mise en marché.

La réflexion correspondante pourra également s'appuyer sur le maillage du littoral corse par les 6 ports (hors Calvi) conservant une vocation industrielle ou commerciale, qui sont susceptibles, dans le cadre d'une diversification réelle des trafics (rouliers, vracs, conteneurs, passagers piétons), de contribuer à la mise en place de systèmes de cabotage côtier, dont la faisabilité et l'efficacité logistique globale pourront être évaluées dans le cadre de la révision sur le long terme de la politique des transports extérieurs et intérieurs de la CTC.

#### *d. Complémentarité/spécialisation des ports*

→ Transformation d'usages de ports de commerce et d'industrie vers la plaisance, dans le cadre des programmes de réorganisation et de mise en complémentarité des fonctions commerce à l'échelle de bassins et sous-bassins de navigation.

Cf. Stratégie de développement de la plaisance ci-après, B. axe 4.

#### Sites concernés :

-Les ports de Calvi et de l'Île Rousse, avec une spécialisation Fret et transport de passagers pour Île Rousse et Grande plaisance et croisière pour Calvi ;

- le port de Bastia Centre dans le cadre de l'extension et du réaménagement du port.

- port d'Ajaccio dans le cadre du transfert du fret à Saint Joseph.



Spécialiser les ports de Balagne:

- L'île Rousse: Fret et transport de passagers
- Calvi: Grande plaisance et croisière



## B | Stratégie de développement de la plaisance et la filière nautique

### a. Orientations générales

Les réponses possibles pour satisfaire les enjeux nautiques repérés sont nombreuses ; elles devront nécessairement rechercher une conciliation optimisée entre des développements nautiques justifiés et la nécessité d'une préservation des milieux et de la ressource.

Les réponses à apporter devront être articulées, c'est-à-dire s'inscrire dans un développement nautique global et intégré, appréhendant toutes les composantes de la filière (offre, pratiques, filière, acteurs socio-professionnels, équipements, actions d'accompagnement), en recherchant systématiquement des complémentarités.

Les réponses à prévoir devront nécessairement tenir compte des principes de développement suivants :

- **Une logique de rationalisation dans l'usage du littoral** : Le littoral corse est convoité ; son utilisation se doit d'être optimisée, avec une priorité à accorder devant tout autre usage, premièrement aux activités qui exigent la proximité immédiate de l'eau, puis à celles qui en dépendent, dans des logiques de complémentarités avec les espaces rétro-littoraux. Les projets devront donc être conçus de manière à optimiser l'usage des équipements.

- **Une approche globale et des échelles de réflexion à géométrie variable**

En fonction des sujets, la démarche de conception devra nécessairement dépasser les limites du site pour s'intéresser aux logiques possibles de concurrences et de complémentarités au niveau des territoires élargis. Selon les sujets, l'échelle de réflexion variera : Ports - Hors port / ports - mouillages / Bassin de navigation / Aire Marine Protégée/ Approche régionale / Approche transfrontalière.

L'approche globale sous-entend également la prise en compte de toutes les composantes de la filière nautique en raison de profondes interdépendances : les pratiques de plaisance, les loisirs et sports nautiques, les produits touristiques, mais aussi les gestionnaires (ports, centres nautiques, ...), les professionnels du service, de la vente et de l'entretien, ainsi que l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

- **Une approche qui appréhende les projets portuaires comme des outils de valorisation et de développement durable des territoires**

Les équipements portuaires et les usages associés participent à la valorisation et au développement des territoires, à la fois par leurs impacts socio-économiques sur la filière, mais aussi par leur rôle en matière d'animation et de notoriété, ou encore, par leur fonction de desserte et d'ouverture des territoires.

Aussi, la mise en œuvre de projets portuaires devra rechercher l'optimisation des impacts socio-économiques et urbains. Ces projets devront obligatoirement s'inscrire dans une réflexion sur l'aménagement urbain et la structuration des villes, dans une logique de polarisation.

Certains équipements portuaires mériteront d'évoluer vers des logiques de "pôles multimodaux" permettant de développer de nouveaux usages à l'interface terre-mer (Navettes maritimes, ...) et de participer au maillage territorial, en offrant une alternative au transport par route et en facilitant la diffusion des flux touristiques vers l'intérieur depuis le littoral, notamment dans les territoires enclavés ou mal desservis par le réseau routier et les transports en commun.

En outre, les projets de développement des équipements portuaires, que l'on parle de d'extension/création de port, de cales, de ports à sec, de pontons, de mouillages organisés...,

devront prendre en compte la préservation de l'environnement, d'une part, en recherchant le moindre impact des ouvrages sur les milieux sensibles ou d'intérêt écologique, et d'autre part, en visant à proposer des solutions d'organisation et d'équipement permettant de réduire les impacts de la fréquentation nautique et du mouillage forain dans les aires marines protégées et sur l'herbier de posidonie de façon plus générale.

- **Une approche qui se veut pragmatique et progressive** : un projet peut se justifier lorsqu'il répond à un problème posé ou à un besoin recensé, ou encore lorsqu'il permet de saisir une opportunité de développement (sous réserve bien évidemment de ses incidences sur l'environnement et le milieu marin). Les réponses à apporter en matière de développement de la filière nautique devront être centrées sur l'usage et la pratique ; elles devront être motivées en tenant des perspectives possibles d'évolution des modes de consommation. Ce type de développement amène à intégrer les spécificités d'usage des pratiques de plaisance, en prenant notamment en compte la saisonnalité et en menant une approche segmentée, cohérente avec les différents profils de pratique. D'une manière générale, les projets devront permettre d'accompagner à la fois la demande de montée en gamme de l'offre et des services et de répondre à une demande locale d'accès au plan d'eau et à des services d'entretien. Ils devront également accompagner les réflexions sur l'encadrement du trafic de plaisance dans le cadre de la gestion des aires marines protégées.
- **Une logique d'équipement et d'aménagement publics et collectifs** : les structures d'accueil de la plaisance, ports et mouillages, ainsi que les équipements d'accès à l'eau, cales, pontons, débarcadères, relèvent de la maîtrise publique, seule garante d'un usage du DPM conforme à l'intérêt général.
- **Une approche centrée sur la filière professionnelle et le développement des industries nautiques** : la filière professionnelle corse s'est considérablement développée en parallèle à l'évolution des pratiques. Elle conserve encore une marge de progression importante et la poursuite de son développement est souhaitée. Cependant, aujourd'hui, ses conditions de fonctionnement ne sont pas toujours satisfaisantes et remettent en cause ce potentiel de développement, en particulier en raison de difficultés d'accès au plan d'eau, mais aussi en raison de la dispersion et de l'insuffisance de la capacité d'accueil des navires de plaisance, à flot comme à sec, qui ne permet pas d'atteindre la masse critique nécessaire au développement d'une filière professionnelle complète et à la création d'emplois qualifiés. Aussi, les projets d'équipements liés à la plaisance devront donc intégrer les besoins inhérents à l'amélioration des conditions de fonctionnement de la filière professionnelle, notamment en matière de mobilisation de foncier proche du rivage, de conditions d'accès à la mer et de valorisation de l'offre.

### *b. Définition des bassins de navigation de Corse, espaces de référence des projets nautiques*

La Corse s'inscrit dans le grand bassin de navigation de Méditerranée Occidentale et développe des relations de plaisance en particulier avec l'Italie (Ligurie, Toscane, Sardaigne) et la Côte d'Azur.

À l'échelle plus locale, celle de l'île, il est possible de définir des plus petites unités de bassins de navigation fondées sur le maillage portuaire, les zones d'influence des ports, l'implantation des socio-professionnels du nautisme, les grands enjeux environnementaux marins.

L'enjeu de ce découpage en plus petites unités est de préciser l'échelle minimale pertinente de réflexion et d'instruction des projets d'équipements portuaires, en particulier, lorsque des études de marché, de faisabilité socio-économique et d'impact environnemental sont demandées pour apprécier la pertinence et la faisabilité du projet (voir notamment axe 2 ci-après).

Aussi, plutôt que de proposer un découpage des eaux côtières en entités homogènes de littoral, d'après la géomorphologie, ou de navigation, d'après des isochrones de navigation maritime, comme cela peut se faire, la logique proposée, cohérente avec la stratégie de développement ci-après déclinée, est découper le territoire maritime de la Corse selon les critères suivants :

- L'implantation des ports de plaisance les plus structurants en matière de capacité d'accueil : ont été pris en compte les ports de plus de 200 places ; les mouillages, bien que certains présentent une capacité d'accueil équivalente ou supérieure, n'ont pas été considérés pour ce découpage, car ils ne présentent pas les mêmes services (ravitaillement, récupération et traitement des déchets), ni les mêmes conditions de sécurité ;
- L'implantation des professionnels du nautisme, en particulier ceux spécialisés dans la maintenance et les services portuaires, et les secteurs qu'ils couvrent ;
- Les aires marines protégées et les grandes zones Natura 2000 en mer.

Ainsi plutôt que de parler des bassins de navigation de telle ou telle micro-région, on parlera du bassin de navigation associé à tel port. Ces bassins, de par leur nature, présentent des redondances et des chevauchements :

- Bassin de navigation du/des port(s) d'Ajaccio : de Cargèse à Propriano ;
- Bassin de navigation du port de Propriano : d'Ajaccio à Bonifacio ;
- Bassin de navigation du port de Bonifacio : de Propriano à Porto-Vecchio ;
- Bassin de navigation du port de Porto-Vecchio : de Bonifacio à Solenzara ;
- Bassin de navigation du port de Solenzara : de Porto-Vecchio au port de Taverna ;
- Bassin de navigation du port de Taverna : de Solenzara à Bastia ;
- Bassin de navigation du/des port(s) de Bastia : de Taverna à Macinaggio ;
- Bassin de navigation du port de Macinaggio : de Bastia à Saint Florent ;
- Bassin de navigation du port de Saint-Florent : de Macinaggio à Île Rousse ;
- Bassin de navigation d'Île Rousse : de Saint-Florent à Calvi ;
- Bassin de navigation du port de Calvi/Sant'Ambroggio : d'Île Rousse à Cargèse ;
- Bassin de navigation du port de Cargèse : de Calvi à Ajaccio.

En tout point du littoral, on se trouve ainsi simultanément dans deux demi-bassins de navigation de port. C'est à leur échelle, a minima, que les éventuels projets devront s'insérer et se justifier.

Ce découpage devra évoluer, à moyen terme, avec l'évolution des pratiques de plaisance, des capacités d'accueil à flot et à terre, et des industries nautiques.

### *c. Logique de développement proposée*

Le principe fondateur est celui d'un développement intégré et raisonné recherchant une optimisation dans l'usage du littoral, une maximisation des impacts socio-économiques escomptés et une minimisation voire une réduction des impacts environnementaux. Le principe retenu dans le SMVM est bien d'appréhender le nautisme et sa filière comme un axe de développement structurant pour la Corse.

Les orientations proposées se déclinent en 7 axes :

1. Amélioration des conditions d'accès à la mer ;
2. Requalification et optimisation des ports existants ;
3. Extension des capacités portuaires ;
4. Transformations d'usages de ports vers la plaisance ;
5. Mise en place d'un plan différencié de gestion et de développement des mouillages ;
6. Développement de pôles nautiques dédiés ;
7. Mise en place d'actions d'accompagnement dédiées ;

Préalablement à la déclinaison de ces orientations, il convient de préciser que par port, le SMVM entend parler de l'équipement et du niveau d'infrastructure, sans considération de la forme juridique et de la gestion de cet équipement, chaque site ayant vocation à évoluer sous des formes juridiques différentes, adaptées à la situation, un mouillage organisé pouvant tout à fait être placé sous autorité portuaire de pleine gestion sans être pour autant « physiquement » un port, à l'instar de Girolata.

#### **Axe 1 | Améliorer les conditions d'accès à la mer**

---

La mise en œuvre d'un programme d'amélioration des conditions d'accès à la mer pour la plaisance est à prévoir rapidement. Les besoins sont triples :

1. Amélioration des conditions de fonctionnement et de travail des professionnels du nautisme ;
2. Réponses au développement des pratiques de mise à l'eau de bateaux transportables et de jet-ski, pour des sorties à la journée ; outre les petits loisirs nautiques, nombre de plaisanciers, propriétaires de petites unités, enregistrent moins de dix sorties par an et prennent une place en port, ou cherchent à en avoir une, car les cales sont mal distribuées sur le territoire et souvent difficilement accessibles.
3. Anticipation d'une dynamisation dans la gestion des ports et mouillages et les besoins associés de transferts entre les plans d'eau et les espaces à terre.

Pour y répondre, il convient à la fois d'améliorer les équipements d'accès à l'eau existants et d'en créer de nouveaux lorsque c'est nécessaire. Il s'agit donc de :

- Optimiser et rénover les équipements existants pour satisfaire les besoins actuels et futurs, en termes de fréquentation, mais aussi de taille de bateaux
  - Reprise et sécurisation des ouvrages, amélioration des accès, gestion des stationnements, mise en place de pontons flottants et développement de services, signalétique ...
- Créer de nouveaux équipements:
  - + Créer des équipements permanents nouveaux, lorsque les caractéristiques du marché et les conditions d'accès aux équipements existants le nécessitent (équipements intra-urbain impliquant la traversée des centres urbains et subissant l'engorgement des axes de circulation par exemple)
  - + Envisager dans le cadre de la délivrance des AOT et concessions de plages, la mise en place d'équipements saisonniers de type pontons flottants, rampes de mise à l'eau temporaire ; ils permettent, au moment du pic estivale des activités de plaisance d'augmenter le nombre et le maillage en équipements et ils peuvent notamment contribuer à desservir les plages touristiques par la mer (« navette » des plages)

Cela implique de prévoir deux types de développements complémentaires :

- Dans les ports existants, dans des logiques d'optimisation, mais avec les contraintes d'engorgement correspondantes ;
- En dehors des ports, avec des possibilités de structurer de nouveaux pôles nautiques légers.

En outre, ce programme d'optimisation/création des cales doit être combiné à la recherche, la réservation et l'aménagement de foncier à vocation économique à proximité du rivage afin de permettre :

- D'une part, de coupler les cales à des espaces techniques à terres permettant notamment de stocker les bateaux et d'optimiser ainsi la gestion du plan d'eau (ports à sec) ;
- D'autre part, de favoriser le rapprochement des installations des professionnels du nautisme du rivage (ZA nautiques).

#### **Besoins identifiés :**

Pietrosella, Ajaccio-Aspretto (hors port), Est de la Baie de Calvi, Île Rousse (en dehors du port), Bastia-Arinella, Taverna, Saint-Florent, Solenzara (port et hors-port), Pinarellu, Porto-Vecchio, Bonifacio-Sant'Amanza (hors port), Tizzano, Sagone, Porto.

Les secteurs sont identifiés dans la cartographie de synthèse du SMVM. Ils doivent faire l'objet d'une veille foncière.

La plupart de ces secteurs cumulent de multiples enjeux et sont de ce fait intégrés dans des SER du PADDUC (Secteurs à Enjeux Régionaux, cf. Livret IV-SAT, chap. I.A.4) qui garantit la prise en compte des enjeux nautiques et l'émergence de projet intégrés par des procédures d'aménagement global sous maîtrise publique).

**Concept : La cale de plaisance à Haut Niveau de Services**

Le principe consiste à déployer des offres nautiques en dehors des ports, en réponse à leur insuffisance et aux contraintes d'engorgement liées à leur urbanité.

Lorsque le site le permet, ces développements prendront la forme de cales de mise à l'eau performantes, combinées avec des espaces à terre permettant de gérer les accès et stationnements et proposant une offre de services de qualité (eau, carburant, ponton d'embarquement, voire entretiens et réparations et stockage des bateaux). Ces nouveaux pôles légers de mise à l'eau permettront de renforcer l'attractivité et la qualité de certains bassins de navigation sous-équipés en ports.

En outre, l'amélioration du réseau de cales permettra probablement de libérer des places en port en facilitant les sorties à la journée pour les petites unités.

**→Le renforcement du réseau de cales de mise à l'eau et leur association éventuelle avec des espaces techniques à terre constitue l'axe prioritaire de la stratégie de développement de la plaisance.**

**Axe 2 | Requalification et optimisation des ports existants**

La mise en œuvre d'un programme de requalification, d'optimisation et de valorisation des ports existants va participer au développement de la filière, ainsi qu'au renforcement des polarités côtières. Les besoins sont nombreux :

- Augmentation du nombre de places, à flot et/ou à sec, pour répondre à une demande plaisancière insatisfaite, annuelle comme de passage ; l'augmentation de places à sec peut constituer une véritable alternative à des réaménagements lourds des ports, puisque l'on estime à environ cinq jours par an en moyenne, le nombre de sorties des abonnés de port et le recours à des ports à sec permettrait donc de mieux optimiser les places à flot ;
- Accroissement du niveau de services en réponse à l'évolution des attentes et des modes de consommation ;
- Amélioration de la qualité environnementale des ports : gestion des déchets, des eaux usées, des eaux de fond de cale, des eaux de carénage... ;
- Amélioration des qualités techniques des ports : apaisement du plan d'eau, zones techniques... ;
- Amélioration des conditions de travail pour les pêcheurs professionnels (accès, coffres pour le matériel, espace de vente et de conservation de la production, ...)
- Amélioration des conditions de fonctionnement et de développement pour les professionnels de la filière nautique ;
- Diversification de l'offre afin d'accueillir au sein du port les « petits loisirs nautiques » qui connaissent un fort développement ;
- Amélioration de l'accessibilité;
- Requalification/restructuration des sites et appréhension du nautisme comme un levier de renforcement des fonctions urbaines et d'attractivité pour les territoires.

**Le programme comprend ainsi un large panel d'interventions :**

- Rénovation/requalification urbaine des ports : espaces publics, cheminements, gestion des accès et stationnements, insertion dans les réseaux de transport en commun et de mobilité douce, accessibilité multimodale... ;

- Optimisation des plans d'eau existant : réorganisation des emplacements, densification ... ;
- Optimisation des espaces techniques à terre : densification, réorganisation, gestion des flux, zones techniques pour la pêche professionnelle, ... ;
- Développement de "bases arrières" rétro-littorales pour y organiser les activités n'ayant pas besoin d'une proximité immédiate de l'eau : stationnement bateaux en dehors de leurs périodes d'usage, stockage matériels, zone de travaux longue durée ... ;
- Optimisation de la gestion entre places sur ponton et quais, mouillages et solutions de stockage à terre : Mise en place de complémentarités entre solutions à flot / mouillages / à terre, gestion dynamique des places, nouvelles offres de services ... ;
- Élargissement des périmètres d'intervention des ports aux mouillages proches, en les associant dans le cadre d'une offre globale : cela peut permettre de répondre aux problèmes de saturation de l'accueil de l'escale et de mettre en place une gestion dynamique des places, qui peut s'avérer moins coûteuse que la mise à sec des navires « statiques ».

**L'optimisation des équipements portuaires existants doit aussi passer par une gestion régionale des emplacements**, de ports mais aussi de mouillages organisés, ce qui implique d'équiper et de former l'ensemble des gestionnaires de port et de mouillage à un même outil informatique mutualisé ; cette gestion régionale pourra être assurée par l'Union des Ports de Plaisance de Corse qui œuvre déjà depuis plusieurs années pour la mise en réseau des ports de Corse.

**Outre la gestion régionale des emplacements et l'élargissement du périmètre de compétence et d'intervention des ports aux mouillages, le principe d'une gestion publique des emplacements sur le DPM, est affirmé**, de façon à garantir l'intérêt général et l'ouverture non discriminatoire aux différents acteurs économique ; elle peut néanmoins être déléguée.

#### **Sites concernés :**

Tous les ports et mouillages existants, avec un potentiel à examiner site par site et à l'échelle des bassins de navigation, dans une logique de complémentarité.

#### **Concept : L'offre globale par la gestion dynamique des emplacements**

Le principe sera de rechercher des complémentarités d'usages entre différents équipements, pour valoriser leurs caractéristiques intrinsèques et s'adapter aux attentes des plaisanciers. Ce concept peut se décliner à différentes échelles :

- Au niveau des sites, en dégageant des complémentarités entre un port, des mouillages proches et des espaces à terre sur le port et hors port ;
- À l'échelle des bassins de navigation des ports en dégageant des synergies entre différents types d'équipements (grand port, marine, à flot/à sec ...).

La mise en place de cette nouvelle logique de gestion suppose :

- d'une part, une maîtrise publique des équipements portuaires (ports mais aussi, mouillages, appontements, cales) ;
- d'autre part, une évolution des types de contrats et modalités d'attribution des emplacements, tenant compte de la gestion dynamique des places.

### Axe 3 | Extension raisonnée des capacités portuaires

Le développement de nouvelles capacités portuaires est envisagé dans le cadre du PADDUC, dans une logique de polarisation, de densification de l'offre émettrice, de consommation raisonnée du littoral, mais aussi d'élargissement du rôle des ports de plaisance dans l'aménagement et la structuration du territoire.

Il doit permettre de répondre à une demande plaisancière insatisfaite, annuelle comme de passage et à accroître le niveau de services en réponse à l'évolution des attentes et des modes de consommation.

Ces extensions de capacités portuaires, ex nihilo ou basées sur des ports existants, doivent notamment permettre, dans certaines situations, d'améliorer la gestion des impacts de la plaisance sur le milieu marin, lorsqu'elles sont accompagnées d'une résorption du mouillage, qu'il soit organisé ou non. En effet, le passage de certains mouillages de taille importante en port gérant de façon autonome ses impacts, peut s'avérer bénéfique du point de vue de l'environnement.

Qu'il s'agisse de l'extension d'un port existant ou bien de la création d'un nouveau port, **elles doivent obéir à plusieurs principes :**

1. Accompagner la mise en œuvre du projet d'aménagement territorial et de mise en valeur de la mer, et en particulier, l'amélioration de la mobilité littorale et le renforcement des polarités côtières qu'ils visent dans leurs cartographies de synthèse.
2. Être raisonnées, dans le sens où :
  - Elles répondent à un projet de territoire justifié et argumenté ;  
→ Compte-tenu de l'importance d'un tel équipement, l'extension ou la création s'inscrit dans le cadre d'un projet de développement intercommunal et doivent être prévues, justifiées et faire l'objet d'une concertation, dans le cadre de l'élaboration d'un document local d'urbanisme de type SCOT ou PLUi.
  - Elles sont compatibles avec la capacité d'accueil du site, du port existant ou de l'espace urbanisé dans lequel elles s'insèrent, du bassin de navigation corso-sarde et du sous-bassin insulaire concerné, ainsi que du milieu naturel marin. Cette capacité s'apprécie au regard :
    - *Des caractéristiques structurelles du port ou de l'espace urbanisé : les caractéristiques actuelles du site permettent la mise en place de l'extension sans évolutions structurelles majeures (offre technique adaptée, surfaces à terre suffisantes, desserte terrestre satisfaisante, ...)* ;
    - *De leur environnement naturel (sensibilité des écosystèmes du site et du sous-bassin concernés, risques d'érosion côtière) ; l'impact sur les écosystèmes et en particulier, sur les herbiers doit être modéré ;  
Les secteurs à très forte valeur ou sensibilité écologique ne pourront accepter qu'un développement très limité et ciblé des capacités ;  
Les contextes plus urbains présentent, a priori, des conditions plus favorables aux développements capacitaires, sous réserve d'enjeux environnementaux marins prégnants ;  
→ D'une manière générale ; le principe est à la fois de rechercher l'implantation la moins néfaste pour l'environnement et une gestion autonome des impacts du port, avant et après l'extension.*
    - *Des capacités financières de la collectivité compétente à supporter l'investissement.*
  - Elles répondent à des besoins recensés à l'échelle du bassin de navigation corso-sarde et des bassins de navigation des ports insulaires.



Les besoins d'accueil supplémentaire doivent être démontrés et justifiés à l'échelle des deux demi-bassins de navigation des ports dans lesquels elles cherchent à s'inscrire: l'extension n'est possible que si elle s'inscrit dans des logiques de complémentarités avec les autres équipements d'un même sous bassin ; il ne s'agit pas de créer des équipements superflus et redondants, qui feraient concurrence à ceux déjà existants lorsque ces derniers suffisent, et qui obérerait les finances publiques locales.

3. Permettre la gestion autonome des impacts environnementaux du projet de port : le port doit être en mesure de compenser et gérer de façon autonome ses propres impacts.
4. Se réaliser au sein ou en continuité des agglomérations et villages existants, ou dans le cadre d'un hameau nouveau intégré à l'environnement, dans le respect des règles d'urbanisme édictées par le PADDUC et des précisions apportées aux modalités d'application de la loi « Littoral » dans le livret loi « Littoral ». En effet, l'extension ou la création d'un port est à considérer comme une extension de l'urbanisation au sens de la loi « Littoral ».
5. Se réaliser sous maîtrise publique, la gestion pouvant ensuite être déléguée ;
6. Être accompagnée d'une réduction du mouillage diffus ;
7. Prendre en compte les besoins des professionnels de la pêche et du nautisme.

Les principaux critères retenus pour la mise en œuvre des projets d'extension ou de création de port sont ainsi :

- L'inscription du projet de port dans un projet de territoire ;
- L'existence d'une stratégie de positionnement sur un ou des marchés spécifiques : démonstration, via une étude de marché, d'un besoin existant insatisfait ou de l'opportunité de création d'une offre attractive, à l'échelle du bassin de navigation corso-sarde et des deux demi-bassins de port insulaire directement concernés ;
- La qualité environnementale, paysagère et urbaine du projet ;
- La contribution du projet de port au renforcement des fonctions urbaines et à la structuration du territoire ;
- Le rôle du projet dans le développement économique, en matière de nautisme mais aussi en matière pêche professionnelle
- La fonction sociale du projet et sa participation au processus d'ouverture sur la mer ;
- Le caractère innovant de sa gestion ;
- Le caractère multimodal du projet ;
- La capacité d'amortissement des investissements de création ou d'extension planifié sur moins de 30 ans démontrée par une étude de faisabilité socio-économique. Dans le cas d'une transformation de mouillage en port, l'étude doit démontrer la capacité financière des actuels usagers à supporter le coût d'une place en port.

Quelques principes et règles doivent être posés de façon spécifique, selon qu'il s'agit d'une extension d'un port existant ou d'une création ex nihilo.

### 3.1 | Conditions d'extension des ports existants

Elle est prioritairement envisagée devant la création ex nihilo, en cohérence avec les principes de localisation des extensions urbaines du PADDUC et car elle peut permettre de mutualiser et d'optimiser des équipements existants.

Elle doit être précédée de la requalification et l'optimisation du port existant, en particulier, de sa mise à niveau technique et environnementale (gestion des eaux grises et noires), telles que décrites à l'axe 2, ou se réaliser concomitamment. L'extension doit s'accompagner de travaux permettant d'équiper le port de façon à ce qu'il gère de façon autonome ses impacts sur le milieu marin.

Les extensions doivent participer à élargir le rôle des ports dans le fonctionnement du territoire, notamment en prévoyant des espaces à flots pour l'accueil de navettes maritimes et à terre, pour des « éco-gares » avec des stationnements sécurisés de vélos, des vélos en libre-service de location de type vélib' ou Cyclocity et des bornes de voitures électriques à l'image des éco-gares pilotes de la stratégie ODYSSEA à laquelle souscrit l'Union des Ports de Plaisance de Corse (UPPC), ainsi que pour les rabattements de transports en commun et de transports à la demande.

Elles doivent nécessairement s'envisager dans des logiques nouvelles de gestion des places, pour anticiper leur saturation. Le principe sera de faire évoluer les modalités d'attribution des emplacements vers des offres de services qui tiennent compte des besoins des plaisanciers (en termes d'usage de leur bateau notamment). Les enjeux liés à la valorisation et l'animation des sites, et au développement de la filière professionnelle seront prépondérants dans la conception des projets.

#### **Sites éventuellement concernés :**

Les polarités côtières à renforcer de la cartographie du Schéma de Mise en Valeur de la mer, sous réserve de justifier d'une offre d'accueil plaisancière insuffisante.

Les ports pour lesquels la requalification urbaine et en particulier, l'accès multimodal nécessiterait une extension.

### 3.2 | Conditions de création de nouveaux ports

Les créations ex nihilo de port doivent être exceptionnelles ; elles peuvent être réalisées uniquement lorsqu'elles permettent de mettre en œuvre les orientations du SAT et du SMVM. Elles sont en particulier envisagées en substitution à des Zones de Mouillage et d'Équipement Léger (ZMEL) lorsqu'elles ont atteint une taille relevant davantage d'un ouvrage portuaire, ou lorsqu'elles sont situées dans des sites stratégiques pour l'amélioration du maillage territorial et côtier, tels qu'identifiés dans la carte de synthèse du SAT et du SMVM et présentant des lacunes en matière d'équipements portuaires.

Leur réalisation doit respecter le modèle de port multimodal ci-après décrit et leur gestion environnementale doit être à la pointe des techniques existantes et exemplaire.

#### **Sites éventuellement concernés :**

Les polarités côtières à renforcer de la cartographie du Schéma de Mise en Valeur de la mer sous réserve de justifier d'une offre d'accueil plaisancière insuffisante.

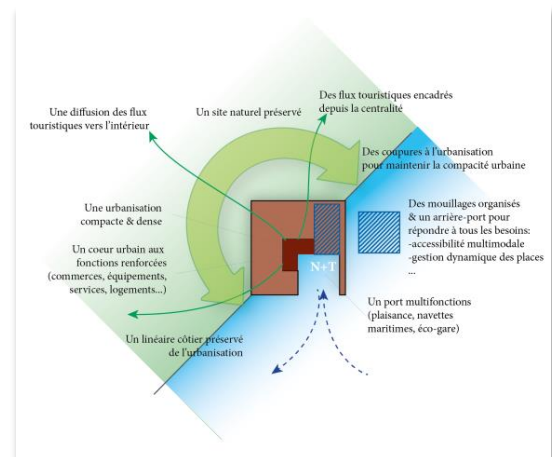
Les créations de nouveaux ports sont exceptionnelles, elles sont notamment envisagées en substitution à des Zones de Mouillage et d'Équipement Léger (ZMEL)

### Concept : Le port de plaisance multimodal

Le principe consiste en l'appréhension du port de plaisance comme un outil structurant d'aménagement et de développement du territoire, notamment en développant de nouvelles fonctions sur l'interface terre-mer.

Les possibilités sont nombreuses et seront à examiner au cas par cas :

- Accueil de navettes maritimes / cabotage entre les ports, desserte des plages en saison
- Accueil de métiers de la mer (aquaculture, pêche...)
- Accueil de bateaux professionnels (flottes de location notamment ; promenades) ;
- Accueil de sports et loisirs nautiques (écoles de voile...)
- Accueil d'activités en lien avec l'histoire et le patrimoine.



### Axe 4 | Transformation d'usages de ports de commerce et d'industrie vers la plaisance

La reconversion de ports de commerce (Transport passagers, fret et marchandises) pour le développement de la plaisance peut s'envisager dans le cadre de programmes de réorganisation des fonctions commerce à l'échelle de bassins et sous-bassins de navigation.

La logique de développement consiste à profiter de projets liés au commerce pour examiner les possibilités de déploiement de la plaisance, toujours dans des logiques de valorisations urbaines et de développements économiques.

Compte tenu des caractéristiques intrinsèques des bassins libérés (Fort tirant d'eau, portance des quais ...), la cible de marché à privilégier sera la grande plaisance et les grandes unités, notamment pour des fonctions d'escale, voire d'hivernage en complément.

#### Sites concernés :

Développement de la plaisance et en particulier de la grande plaisance :

- dans le port de Calvi, dans le cadre du transfert du trafic commercial sur l'île Rousse ;
- dans le port de Bastia Centre dans le cadre de l'extension et du réaménagement du port.
- dans le port d'Ajaccio dans le cadre du transfert du fret à Saint Joseph.

#### Concept : Le pôle Grande Plaisance

Le principe est de structurer une offre et des services cohérents avec les attentes de la Grande Plaisance. Ce sujet dépasse les seules questions liées à l'accueil des bateaux et devra, au-delà, intégrer l'ensemble des composantes liées à l'accueil du public grande plaisance (équipages, propriétaires, invités, prestataires, ...). Le pôle devra donc prévoir une offre complète touristique, commerciale, récréative et festive mobilisant les différentes ressources du territoire. Ce développement pourra se baser sur le réseau des ports de l'UPPC Grande Plaisance (Ajaccio, Calvi, Bonifacio, Propriano, Porto-Vecchio).

**Axe 5 | Mise en œuvre d'un plan différencié de gestion et de développement des mouillages**

Le sujet des mouillages constitue un enjeu central pour la Corse, avec à la fois une capacité à satisfaire certains besoins et opportunités liés à la plaisance, mais également un enjeu environnemental prégnant.

La stratégie de mouillage pour la Corse devra donc se décliner en fonction des sites et des segments de marché visés, ainsi qu'en fonction des concurrences d'usages éventuelles avec les fonctions productives marines prioritaires au regard de projets de développements tels que la pêche professionnelle et l'aquaculture.

Elle devra en outre, être intégrée à la réflexion sur le développement des ports car elle s'inscrit en complémentarité :

- À la fois de leur capacité d'accueil, lorsque les mouillages se présentent comme des substitutifs de port, d'investissement et d'aménagements plus légers.  
→ Ils doivent faire l'objet d'une gestion portuaire, en particulier, lorsqu'ils sont situés à proximité d'un port, ils doivent être gérés par ce dernier comme constituant une annexe permettant d'optimiser la gestion du plan d'eau ;
- Mais aussi de leur offre : les mouillages peuvent constituer une offre à part entière, différenciée de celle des ports, en ce sens où il peuvent s'implanter dans des sites plus ruraux et plus sauvages qui attirent une clientèle différente de celle des ports, recherchant davantage des espaces de nature tandis que le port présente un caractère très urbain.. (on pourrait assimiler cette comparaison mouillage/port à celles des refuges/hôtels).

Les créations éventuelles de mouillage impliquant une augmentation de places significative dans les deux demi-bassins de navigation concernés, doivent également donner lieu à une étude et une justification à leur échelle, précisant notamment le type d'offre projeté.

On va ainsi distinguer 5 grandes familles d'orientations pour répondre à cinq situations distinctes de mouillage :

1. Les mouillages organisés réglementés ;
2. Les zones de mouillages sur corps-morts non réglementées
3. Les zones de mouillage forain (à l'ancre, itinérant) ;
4. Les mouillages à haut niveau de services dédiés à la Grande Plaisance ;

**5.1 | Les mouillages organisés réglementés : les Zones de Mouillage et d'Équipement léger**

Le SMVM prévoit également l'optimisation des zones de mouillages existantes et réglementées, avec des possibilités d'interventions techniques et organisationnelles (densification, utilisation de nouveaux dispositifs d'amarrage, ...) et des optimisations de gestion (dynamisation plans d'eau et complémentarités avec ports et zones à terre).

Sur ce point, il convient de noter les possibilités d'amélioration du niveau de services et de sécurité dans les mouillages par l'implantation de dispositifs de protection saisonniers et évolutifs (type brises-clapot flottant).

En matière de mouillages, la logique est là aussi à la polarisation : seuls les mouillages organisés, collectifs peuvent être autorisés ; les demandes individuelles de bouées doivent être refusées, exception faite des associations et club de sports nautiques, dans le cadre de leurs activités.

**Concept : Le mouillage, extension du port sur bouée**

Le principe sera d'établir des synergies entre des ports et des mouillages proches, pour structurer une offre adaptée aux besoins des plaisanciers (Accès au ponton, tarifs différenciés, utilisation des services portuaires pour les usagers des mouillages, "remisage" des bateaux sur bouées en dehors des périodes d'usage ...).

**5.2 | Les zones de mouillages sur corps-morts non réglementées**

Les pratiques de mouillage se sont développées en parallèle, voire parfois, en amont, de l'offre portuaire, là où les conditions de site le permettaient, donnant lieu à de nombreuses zones de mouillages "historiques", souvent fréquentées par les pêcheurs, qui présentent parfois une apparente organisation mais ne font pas l'objet d'une gestion sous formes de zones réglementées. La tendance est à l'organisation de la gestion de ces espaces dans le cadre de démarches de type ZMEL et AOT collectives.

En outre, plus récemment, les zones de mouillages de longue durée sur corps-morts « sauvages » (voire parfois sur ancre) se sont développées, dans des sites pas toujours adaptés et sans faire l'objet de gestion, en raison notamment de la saturation des capacités d'accueil des ports et mouillages organisés existants ; elles peuvent générer d'importants dysfonctionnements : impacts environnementaux, conflits d'usage, dangerosité pour la navigation, .... Elles deviennent parfois de véritables décharges sauvages sous-marines (électroménager ou moteur en guise de corps-mort...).

Aussi les réponses à ces différentes situations devront s'analyser au cas par cas :

- Sur certains sites adaptés, il convient à court terme d'organiser la gestion de ces mouillages, lorsque les conditions environnementales et techniques le permettent. Cela sous-entend également la mise en place d'un programme de qualification de l'offre de mouillage : sécurisation des amarrages, gestion optimisée, déploiement de services, ...
- En dehors, lorsque la sensibilité écologique du site où la sécurité l'exige (abri insuffisant), il conviendra de rechercher des solutions alternatives pour supprimer ces zones, les programmes de créations de capacités à flot sur d'autres sites ou à terre localement pouvant notamment permettre d'y répondre.

**Concept : le mouillage dynamique**

L'organisation de la gestion des zones de mouillage peut permettre d'envisager des évolutions dans les modes d'usages et d'attribution des emplacements (réservation de places de passage notamment). Sur le modèle portuaire, des évolutions vers d'avantage de dynamisation des mouillages sont à envisager en fonction des conditions de sites, en lien avec des zones de stockage à terre ou des ports proches.

**5.3 | Les zones de mouillage forain (itinérant)**

Sont ici concernées les zones utilisées pour l'amarrage sur ancre de courte durée de bateaux plaisance.

Le mouillage forain est inhérent aux pratiques de plaisance. Afin de garantir l'attractivité du bassin de navigation, il est nécessaire de maintenir des zones où il est possible de mouiller de façon libre, pour une courte durée. Néanmoins, cette pratique peut être réglementée : elle peut être interdite dans certains secteurs, elle peut être interdite la nuit ou encore elle peut être soumise à conditions (bateaux « propres »).

La stratégie possible pour ces zones sera différente selon les sites :

- Pour les espaces à forte sensibilité écologique : il convient de poursuivre les logiques mises en œuvre avec la mise en place de zones interdites au mouillage et en parallèle, l'installation de zones de mouillages organisés sur corps morts « écologiques » pour limiter les problèmes d'érosion des fonds. Cette combinaison pourra utilement être accompagnée d'une réglementation de la zone de mouillage interdisant son accès aux bateaux non propres (non équipés de cuves de stockage ou de traitement des eaux grises ou noires).
- Pour les espaces pouvant accepter une pression raisonnable : Le déploiement de services de nouveaux de type ponton par exemple peut s'envisager, en particulier en lien avec les AOT terrestres sur les plages fréquentées, mais dans des proportions réduites (ponton léger pour débarquer, ...).

De même, ces zones de mouillage mériteraient d'être appréhendées comme des "extensions naturelles" des ports de plaisance et ainsi permettre aux ports de répondre aux demandes insatisfaites d'accueil de l'escale en réorientant vers ces zones en fonction des conditions.

### 5.5 | Les mouillages à haut niveau de services dédiés à la Grande Plaisance

Le marché de la Grande Plaisance justifie la recherche de solutions permettant de développer les pratiques correspondantes en Corse. Néanmoins, les conditions d'accueil de ces unités sont contraignantes, notamment au niveau de la taille des bateaux accueillis et des modes de fonctionnement et de gestion de ces unités.

Le potentiel d'accroissement de l'offre dans les ports est très contraint en raison de l'absence de sites mobilisables au regard de la taille des bateaux accueillis. En outre, comme pour les petites unités, certains navires de grande plaisance privilégient un « bivouac » hors des villes mais, compte-tenu de leur taille, un mouillage non encadré peut s'avérer particulièrement dommageable pour les fonds marins.

En dehors des ports, le potentiel de développement de ce type de mouillage est significatif. Il peut s'avérer être une alternative séduisante à des investissements lourds de réaménagements des ports, notamment de leur tirant d'eau et permettre ainsi de capter le marché croissant de la grande plaisance.

Le principe pourra être de mailler progressivement la Corse d'un réseau de mouillages à haut niveau de services dédiés à la grande plaisance.

Ce développement doit se faire en concertation avec l'UPPC Grande Plaisance, le mouillage devant constituer une offre complémentaire et non concurrente aux ports existants. Les acteurs privés de la filière nautique devront également y être associés.

Afin d'assurer la conciliation des enjeux environnementaux, touristiques, économiques et d'aménagement, un comité de pilotage *ad hoc* public/privé composé notamment des membres du pôle d'excellence Cap Nautic (CTC, UPPC, FIN) et associant les services des affaires maritimes, devra structurer cette offre au niveau régional et définir les moyens de sa gestion et son suivi : choix des sites, supervision de la mise en place des mouillages, organisation de la gestion des équipements et des réservations, définition des modalités d'articulation des moyens humains et financiers publics et privés... une unité centrale en charge de la coordination des sites devra être mise en place, dès le démarrage du projet, pour gérer les réservations et les services. La gestion des réservations de place dans ces mouillages, mais aussi dans les ZMEL, pourrait être assurée conjointement ou coordonnée avec celle des places de port via la plateforme régionale unique projetée de gestion des places de port (cf.

axe 2), ce qui permettrait ainsi de centraliser la gestion des réservations de la totalité de la capacité d'accueil de la plaisance de l'île.

Les sites potentiellement mobilisables sont nombreux ; ils correspondent à des zones qui accueillent déjà des unités de grande plaisance sur ancre, ce qui confirme l'attractivité du site, et où l'environnement nautique permet ce type de développement (accès, présence de services, ...). Le développement de ce réseau de sites devra se faire de manière progressive :

- Il s'agira d'abord d'équiper les sites très fréquentés, où la pression des pratiques sur le milieu naturel est importante, lorsque les caractéristiques écologiques et techniques (bathymétrie, courantologie, houle...) permettent d'initier ce développement.

Un projet d'arrêté de la préfecture maritime de Méditerranée est en cours afin de réglementer le mouillage des navires de plus de 80m de longueur ou supérieurs à plus de 1600 unités de jauge. Il identifie les sites habituellement fréquentés où ces unités pourront mouiller sans impacter les herbiers et dans des conditions d'abri et de fond satisfaisantes. Ces sites peuvent donc être pressentis pour ce développement.

- Ensuite, en fonction des résultats obtenus, le réseau pourra progressivement se déployer autour de la Corse, voire au-delà, dans des logiques de coopération transfrontalière

À noter, les besoins liés à l'accueil de la croisière (paquebots) mériteront également d'être intégrés dans le cadre de ce projet de développement, car les besoins en équipements et services sont proches de ceux de la Grande Plaisance.

Le SMVM intègre la perspective de développement de ces mouillages dans ses orientations et prescriptions.

#### **Sites potentiellement concernés :**

Calvi (Baie et Revelatta), Baie de Saint Florent, Bonifacio (Falaises et Sant'Amanza), Ajaccio Sanguinaires et fond de baie, Bastia -Vieux port.

#### **Un concept : le réseau des mouillages à haut niveau de services**

Le principe est de structurer une offre régionale composée de plusieurs sites de mouillage. Ce concept peut donc se décliner à deux échelles de gestion :

- Au plan régional, par l'établissement d'un guichet unique, en charge de la promotion et commercialisation de l'offre et la gestion des réservations ;
- Au plan local, en mobilisant les ressources nécessaires (Lamaneurs, prestataires de services, ...) pour garantir un accueil de qualité.

Ce réseau peut permettre de doter la Corse d'une offre attractive pour capter les marchés de la Grande Plaisance, avec des impacts économiques significatifs à prévoir et une meilleure gestion environnementale des sites d'accueil.

## Axe 6 | Développement de pôles nautiques dédiés

En complément aux différents axes de développement décrits, le SMVM prévoit une spécialisation de certaines zones pour répondre à des besoins différents.

Les propositions retenues sont les suivantes :

### 6.1 | Développement de pôles techniques et commerciaux dédiés au nautisme.

Le développement diffus de la filière nautique professionnelle ne favorise pas les logiques de polarisation et les impacts associés. Aussi, des projets de regroupement de professionnels sur des zones dédiées sont prévus dans le cadre du SMVM ; ils donnent lieu à des orientations spécifiques pour les Secteurs à Enjeux Régionaux (SER) du PADDUC proches du rivage et présentant des enjeux nautiques.

Le principe sera de regrouper des professionnels en lien avec le nautisme sur des mêmes sites, situés à des distances raisonnables de moyens de mise à l'eau. Les sites devront également bénéficier d'une bonne accessibilité routière et d'une visibilité pour les consommateurs. L'objectif sera de concentrer sur ces pôles, l'ensemble des fonctions utiles aux plaisanciers : technique, services et entretien, stockage, vente, accessoires, ...

Ce sujet renvoie également à la nécessité de maîtriser le foncier « bien placé » pour la filière nautique (sur les ports et à leur proximité immédiate), en évitant le développement d'activités et d'offres n'ayant pas besoin d'être à proximité de l'eau. Cela appelle en outre la prise en considération de la filière nautique comme axe de développement structurant dans les différents outils de planification. Une attention doit également être accordée à la maîtrise des coûts d'implantation.

### 6.2 | Création d'un pôle technique structurant d'envergure régionale

Compte tenu des contraintes fortes en foncier mobilisable à proximité de l'eau, le développement d'un pôle nautique régional pourrait répondre aux besoins de développement de la filière.

Le site d'Aspretto, valorisé dans un cadre à préciser, offre un potentiel significatif pour déployer une offre technique et commerciale dédiée au nautisme : emplacement géographique stratégique (au sein de la première agglomération de Corse, bien desservi, à proximité d'équipements aéroportuaires...), capacités de stockage à terre, solide implantation des socio-professionnels, moyens techniques importants,... . Il offre en outre de multiples potentiels de valorisation liée à la mer (aquaculture, recherche, établissement de formation aux métiers de la mer...).

Ce site étant actuellement propriété du Ministère de la Défense, il convient dès aujourd'hui que la Collectivité Territoriale de Corse se positionne en vue de son éventuelle cession, dans le cadre de son présent Schéma de Mise en Valeur de la Mer.

Une étude de mise en valeur du site intégrant les problématiques environnementales liées au Site Natura 2000 voisin est à mener pour apprécier de façon plus concrète les potentiels du site.

Dans le cas où la mise en valeur économique du site serait compatible avec la Zone de Protection Spéciale, la mise en place d'une convention d'utilisation ou d'accès à ce site est à étudier.

Outre le site d'Aspretto, il convient d'étudier, compte-tenu des obstacles exposés ci-avant, la possibilité de créer ce pôle technique nautique d'envergure régionale ailleurs, notamment à l'occasion des projets d'extension et de remaniement des ports de commerce de Bastia, de Calvi et d'Île Rousse, ainsi que des projets d'extension significative des ports de Macinaggio et de Porto-Vecchio. Le site d'implantation en Corse importe peu, puisqu'il s'inscrit dans une échelle beaucoup plus large, celle du bassin de



navigation de Méditerranée occidentale et servira pour toute la Corse. Il peut d'ailleurs présenter une opportunité de rééquilibrage territorial.

### **Axe 7 | Accompagner et suivre le développement de la filière nautique**

Des actions "immatérielles" seront nécessaires pour accompagner le développement de la filière et valoriser les différents projets d'aménagement mis en œuvre. Les axes de travail sont les suivants :

- **La poursuite des dynamiques de structuration des acteurs**, notamment en décroissant les secteurs (Plaisance, industries nautiques, nautisme léger, gestionnaires, acteurs publics, ...) ; **il est nécessaire de développer les partenariats et les synergies entre les différents acteurs du nautisme insulaire.**
- **La formation des gestionnaires et personnels de port** afin : d'étendre les pratiques de gestion dynamique des places à l'ensemble des ports de Corse, d'utiliser un même outil de gestion informatique centralisé des places...
- **La formation et le renforcement des compétences dans la filière nautique** : ce point concerne l'ensemble des métiers (concessionnaires, prestataires de services, loueurs, grande plaisance ...) et est nécessaire pour accompagner l'évolution de la demande. Ce volet concerne également les agents portuaires dont le métier doit évoluer pour s'adapter aux nouveaux modes de consommation des produits nautiques (formules "clé en main", conciergerie, ...).
- **La promotion de filière** : cette démarche est bien engagée (salons, portails internet dédiés, annuaires ...) et mérite d'être encouragée. L'axe de développement autour de l'usage des nouvelles technologies (web, réseaux, ...) est à poursuivre, sur le modèle du projet ODYSSEA de l'union des ports de plaisance.
- **La structuration de la filière et de ses acteurs** : cette démarche est déjà bien engagée et mérite d'être poursuivie. En parallèle, une observation accrue de la filière est nécessaire. Sur ce point, il apparaît nécessaire d'avancer sur la connaissance des besoins et modes de pratiques des plaisanciers navigants en Corse.
- **La mise en place d'une filière spécifique de traitement des déchets des industries nautiques**, en particulier ceux produits par les opérations de carénage.
- **La mise en place d'une filière de déconstruction** : à très court terme, le marché reste étroit. Mais il est nécessaire d'anticiper un besoin plus important de déconstruction de bateaux de plaisance. Au début, la démarche passera par l'intégration dans les réseaux existants, puis une offre régionale pourra progressivement se développer, avec des besoins humains formations à prévoir) et en mobilisation de sites (fourrière nautique, site de collecte et de déconstruction, ...).
- **Le soutien aux dynamiques d'innovation** : l'innovation est nécessaire pour optimiser le fonctionnement de la filière nautique dans un territoire très contraint. Les thématiques d'innovation sont nombreuses : cales de mise à l'eau à haut niveau de services, cales temporaires, gestion dynamique des places dans les ports, outils de gestion, NTIC, gamme de produits d'entretiens écologiques ...
- **Le renforcement de la dynamique événementielle** pour faire connaître l'offre. Les cibles sont diverses : locaux, externes, marchés spécifiques type Grande Plaisance ...

- **La valorisation du patrimoine maritime corse** : soutien aux chantiers patrimoniaux, mise en valeur des bateaux traditionnels, ... .
- **L'étude prospective du marché de la plaisance en Méditerranée Occidentale pour mieux appréhender l'insertion de la Corse dans ce marché, afin d'anticiper les besoins, d'adapter la stratégie nautique, pour poursuivre le développement de la filière et renforcer sa résilience.**

## C | Développer les sports et loisirs nautiques et structurer l'offre régionale

### a. Orientations générales

Le programme de développement des sports et loisirs nautiques et d'aménagement des sites correspondants devra s'examiner au prisme du développement durable :

- Enjeux économiques ; liés à la pérennisation et au développement des structures prestataires mais aussi à la capacité du nautisme à capter des clientèles externes
- Enjeux sociaux ; liés au "retournement" des locaux "de la terre vers la mer" ; en favorisant leur intégration dans un parcours nautique complet
- Enjeux environnementaux ; liés à l'optimisation de la gestion des pratiques et à la limitation de leurs impacts sur le milieu, mais aussi à l'appréhension du nautisme comme un vecteur de découverte et de sensibilisation du milieu marin

Les principes de développement retenus sont les suivants :

- Des cibles de clientèles multiples :
  - + Les locaux, par une démarche d'ouverture vers la mer et d'évolution dans un parcours nautique complet
  - + Les clientèles externes, en appréhendant le nautisme comme un levier d'attraction
- Une démarche qui positionne les structures prestataires au cœur du dispositif, par des actions d'accompagnement et de structuration : Professionnalisation, pérennisation et élargissement des clientèles
- Une démarche également centrée sur les sites, avec des sujets multiples d'aménagement, de mise en réseau, de promotion, ... dans des dynamiques partenariales
- Une logique de démarcation dans un contexte nautique de plus en plus concurrentiel.

### b. Logiques de développement proposées

#### Axe 1 | Mieux connaître l'offre et les pratiques

---

L'offre actuelle n'est pas structurée et les pratiques sont mal connues. Il apparaît nécessaire, comme préalable à tout projet, de monter un observatoire de l'offre et des pratiques.

#### Axe 2 | Structurer l'offre à différentes échelles

---

Au niveau local, en favorisant la mise en œuvre de dynamiques partenariales entre les univers du nautisme, du tourisme et du développement économique (Communes, prestataires, offices du tourisme, hébergeurs ...). À noter, l'élargissement de l'offre proposée est à encourager, notamment dans des logiques de développement externe (partenarial) avec d'autres prestataires. Cela permet notamment la mise en œuvre de complémentarités et mutualisation dans la gestion des structures (personnel partagé, ...).

À l'échelle régionale, en favorisant le décloisonnement entre les différentes disciplines, et en incitant également aux dynamiques partenariales entre les différents acteurs concernés.

### Axe 3 | Développer les pratiques locales

On observe un déficit important de pratiques nautiques par les populations locales. Ce déficit contraint au final le développement de la filière professionnelle, en raison des carences en termes de compétences nautiques. La structuration d'un parcours nautique complet pour les Corses apparaît nécessaire pour alimenter un vivier de futurs pratiquants et professionnels. Ce parcours nautique pourra au départ s'adresser aux enfants, en structurant une offre scolaire et pédagogique attractive. Puis, les différents maillons du parcours nautiques seront progressivement créés pour permettre une évolution vers des modes de pratiques annuelles puis professionnalisantes.

La généralisation des sections «Voile» dans l'enseignement secondaire (à l'instar du collège et lycée Laetitia à Ajaccio) serait souhaitable ainsi que la création d'un lycée sport-études, au-delà du lycée professionnel maritime et aquacole de Bastia.

### Axe 4 | Aménager les sites et qualifier l'offre

L'offre proposée n'est pas toujours en adéquation avec les attentes des usagers, notamment concernant les locaux et services associés. Un effort est à prévoir pour améliorer la qualité de l'offre d'accueil, avec la mise en place de structures saisonnières répondant aux standards actuels d'accueil. La mise en œuvre de ces structures peut également favoriser le rapprochement de structures et ainsi dégager des dynamiques collectives.

Des efforts sont également à prévoir pour mettre en valeur l'offre sur les sites. Sur ce point, la mise en scène des supports et prestations proposés doit être envisagée. Cela renvoie également aux sujets de partenariats avec les autres acteurs du tourisme (Office du tourisme, prestataires touristiques, ...).

Enfin, des actions sont à anticiper pour optimiser la gestion des cohabitations sur les sites, plages et ports. Cela ramène à la question de la mise en œuvre de plans de gestion des plages et des plans d'eau associés (signalétique et balisages).

Les actions correspondantes :

- Modernisation et réhabilitation des bases existantes, notamment dans des logiques de regroupement et de mutualisation de moyens entre les structures (évoluer vers des offres multi activités qui garantissent la pratique quelles que soient les conditions météo). Cette action visera à consolider les implantations existantes et à permettre aux structures de se développer dans des logiques partenariales.
- Équipement de nouveaux sites : Mise en place d'un réseau de bâtiments modulaires (un ou plusieurs par sites) présentant les mêmes caractéristiques.
- Valorisation sur les sites : Création d'outils et d'équipements permettant de mettre en valeur l'offre sur les sites : applications, guichets, ...

Au plan géographique :

- + Les actions de renforcement sont à prévoir là où l'offre est déjà existante : Calvi, Île Rousse, Saint Florent, Macinaggio, Bastia Arinella, Campoloro - Taverna, Porto-Vecchio - Les Fauvettes, ... soit une très forte concentration de l'offre en Haute-Corse.
- + Les actions de développement sont à prévoir sur les sites sous équipés voire non équipés dans des logiques de rééquilibrage de l'offre territoriale. Les actions sont notamment à prioriser là où la fréquentation touristique est forte (logique de diversification de l'offre) et/ou à proximité des zones de concentration des populations locales (logique de "maritimisation des insulaires").

### **Un concept : le pôle nautique léger et modulaire**

Le principe sera de développer un équipement d'accueil adapté aux pratiques nautiques et de le décliner en fonction des besoins sur différents sites. Les objectifs sont nombreux :

- Répondre aux enjeux de saisonnalité par une réversibilité des aménagements
- Satisfaire aux évolutions des marchés et des besoins par des équipements modulaires et adaptables
- Répondre aux besoins de mutualisation entre les activités et prestataires par un équipement "couplable"
- Améliorer la visibilité et la lisibilité de l'offre sur les sites
- Communiquer sur la filière nautique régionale

Ces pôles nautiques nouveaux devront répondre aux exigences suivantes :

- Qualité architecturale et fonctionnalité pour les activités
- Réversibilité et adaptabilité
- Gestion environnementale optimisée autonomie énergétique, éco-construction, maintien des arbres existants, plantations, ...

### **Axe 5 | Intégrer le nautisme dans la gestion et le développement des plages**

Le SMVM prévoit une prise en compte systématique des besoins liés aux sports et loisirs nautiques dans le cadre des projets liés à la gestion et à l'aménagement des plages (renouvellement AOT, concessions de plage, ...).

En fonction des besoins locaux, une place sera prévue pour permettre le fonctionnement et le développement de l'offre (surface pour implantation base modulaire) et des aménagements et équipements faciliteront le fonctionnement et la valorisation de l'offre : signalétique, balisage adapté, ...

### **Axe 6 | Accompagner et renforcer la capacité des structures**

Le renforcement de l'offre requiert un élargissement des clientèles et une pérennisation des activités sur l'année. Le principal enjeu pour les structures et le territoire sera de parvenir à équilibrer l'activité entre l'offre annuelle (sport, loisir, scolaire) et touristique pour améliorer leur rentabilité.

L'élargissement des clientèles passera par la mise en marché de nouveaux produits. Le recours à l'innovation sera nécessaire pour concevoir des produits qui participeront à démarquer la Corse dans son environnement nautique concurrentiel.

Des besoins en formation et professionnalisation des compétences peuvent être recensés. Des actions de formation sont à prévoir pour qualifier l'offre proposée et permettre aux structures d'élargir et de fidéliser leurs clientèles. Des besoins ont également été recensés au niveau de l'amélioration des matériels et équipements mis à disposition des publics.

Enfin, des actions sont à prévoir pour améliorer la visibilité de l'offre au niveau local mais aussi vers l'externe. Des démarches associant communication / promotion et commercialisation doivent

s'envisager, dans des dynamiques partenariales entre les différents acteurs et prestataires concernés. Ce point renvoie également à la mise en œuvre de dynamiques événementielles.

Type d'actions prévues :

- Actions de promotion / communication / commercialisation
- Structurations des prestataires
- Soutien à l'innovation et au déploiement de nouvelles offres
- Soutien en marketing produit

Sur ce dernier point, des innovations sont à prévoir dans l'utilisation des nouvelles technologies pour la promotion et la commercialisation de l'offre (visibilité, animation réseaux, vente en ligne ...).

### *c. Les loisirs (plongée,...)*

Les loisirs en lien avec la mer autres que le nautisme sont représentés par la plongée et la pêche de loisirs.

Ces activités nécessitent d'être intégrées dans une démarche de gestion et de préservation durables pour la poursuite de leur développement. Le Profil environnemental souligne l'existence d'un braconnage important<sup>4</sup>.

Ces démarches de gestion durable et préservation sont déjà existantes notamment au sein des Aires Marines Protégées (Bouches de Bonifacio et sa charte du bon plongeur, Réserve de Scandola avec l'installation de bouées écologiques pour le mouillage des bateaux de plongée). Elles passent par de la sensibilisation et par la mise en place d'actions limitant les impacts de ces activités sur le milieu en lui-même et sur les ressources de celui-ci : Installation de bouées écologiques près des sites de plongée pour éviter le mouillage sauvage à répétition des navires de plongée, charte du bon plongeur pour éviter les destructions et le prélèvement d'organismes, ...

Outre la qualité écologique et paysagère de ses fonds marins, la Corse dispose d'un important patrimoine archéologique sous-marins qu'il est nécessaire de préserver et opportun de mettre en valeur car il allie à la fois tourisme culturel, ludique et de villégiature. Ce patrimoine peut permettre de structurer une offre touristique spécifique à l'image des quelques des parcours aménagés pour les plongeurs et parcs marins archéologiques recensés par l'UNESCO.

<sup>4</sup>Profil environnemental de la Corse, DREAL

## D | Accompagner la structuration et la diversification de la pêche professionnelle

### a. Former les pêcheurs de demain

#### Former les jeunes pêcheurs à des techniques de pêche durable

Le développement d'une pêche durable passe prioritairement par la formation des jeunes. Cette formation doit permettre aux jeunes pêcheurs d'apprendre à connaître les techniques de pêches durables et les notions de gestion halieutique des ressources. La réglementation et ses évolutions doivent également être connues.

- Promouvoir une gestion raisonnée des ressources halieutiques.
- Conserver les pratiques de pêches artisanales vertueuses
- Respect des quotas et des arrêts temporaires d'exploitation sur certaines espèces
- Non utilisation de filets dérivants de plus de 2,5 km
- Développement du Pescatourisme qui permettrait une diminution de l'effort de pêche et une diversification des revenus du pêcheur.

Afin de former cette relève, il apparaît nécessaire que les capacités d'accueil du lycée maritime et aquacole de Bastia soient renforcées.

#### Former les pêcheurs débutants et expérimentés de façon à favoriser la diversification de leurs activités

Il s'agit de donner aux pêcheurs, débutants comme expérimentés, les moyens de s'adapter à leurs nouvelles pratiques, comme le pescatourisme, et leur ouvrir des perspectives quant à la diversification de leurs activités : formation en matière de langues, patrimoine, gastronomie, environnement et gestion des AMP...

La baisse saisonnière hivernale pourra notamment être optimisée par des programmes de formation continue des pêcheurs.

Le renforcement des formations en ce sens du lycée maritime de Bastia est souhaitable, notamment la mise en place du BTS pêche et gestion de l'environnement marin.

### b. Favoriser la diversification des sources de revenus

Considérant la baisse du rendement économique de l'activité professionnelle et la diminution des ressources halieutiques, la pêche maritime doit poursuivre son évolution vers davantage de diversification (espèces, techniques, protocoles...) et de polyvalence (pescatourisme, « taxi des mers »...), afin d'être viable économiquement.

La profession soulève l'important problème de la ponction sur la ressource par la plaisance, additionnée de la concurrence déloyale en cas de revente aux restaurateurs, outre le braconnage. Des contrôles et sanctions doivent être mis en œuvre afin de mettre un frein à ce préjudice.

Le pescatourisme peut notamment être privilégié, répondant cumulativement à l'ambition de préserver les activités de pêche professionnelle, mais aussi celles d'un tourisme plus durable et fondé sur l'identité et les savoir-faire.

En outre, il répond aussi à l'ambition de valoriser des variétés de poissons, peu prisées voire délaissées par les consommateurs au profit d'espèces « plus nobles » ou qui se conservent mieux.

Cette activité implique pour les pêcheurs d'aménager un minimum leur unités de pêche et de disposer d'autorisation pour embarquer régulièrement des passagers. Elle implique aussi pour les pêcheurs l'obligation de se former à cette nouvelle activité, notamment sur les aspects de sécurité liés à l'embarquement de personnes, et à communiquer dessus.

Elle a été reconnue par l'arrêté du 13 mars 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. En outre, afin d'accompagner cette diversification de la pêche, il est nécessaire de permettre aux pêcheurs de disposer de points de dégustation à proximité immédiate de la mer, sur le DPM naturel (constructions non permanentes sur les plages – cf. prescriptions relatives aux plages, ou restauration de constructions existantes) ou artificiel (local dédié dans les ports), pour faire découvrir leurs produits à leurs passagers embarqués dans le cadre du pescatourisme, évitant ainsi des surcoûts faramineux d'équipement de leurs unités de pêche. Au-delà, dans l'esprit de l'agritourisme en France et en suivant le modèle de l'ittiturismo italien (traduisible en « halieutourisme »), un réseau d'auberges du pêcheur pourrait être développé, hors de la bande des 100m, comme prévu par la délibération de l'Assemblée de Corse en 1995 en s'adossant aux habitations des patrons pêcheurs ou à un réseau de restauration. Des études soutenues par le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche sont actuellement menées car comme pour l'agritourisme, demeurent les difficultés liées à la pluriactivité et au cadre fiscal applicable.

La diversification peut également s'effectuer par la transformation (conserveries notamment), en particulier pour la ressource pélagique qui, elle, est abondante mais moins ancrée dans les traditions culinaires locales. La réorientation vers les espèces pélagiques (thons, espadons, sardines) devra cependant être strictement contrôlée pour demeurer artisanale, étant donnés les incidences néfastes des pratiques industrielles.

Enfin, dans le cadre de la poursuite du partenariat entre les pêcheurs, l'OEC, les chercheurs, le rôle de « sentinelle de la mer » des pêcheurs professionnels insulaires pourrait être renforcé pour participer encore davantage aux démarches de gestion et d'animation des aires marines protégées, notamment dans le cadre de la création d'aires marines protégées à finalité halieutique. En lien avec les dispositifs de formation continue à mettre en place, une certification/qualification pourrait être imaginée pour les pêcheurs formés à la gestion du milieu marin qui pourraient assumer ce rôle. Cela pourrait tout à la fois, offrir une perspective supplémentaire de complément de revenus pour les pêcheurs et renforcer les moyens de gestion et de contrôle des AMP.

La loi sur la biodiversité qui sera prochainement examinée à l'Assemblée Nationale, prévoit, dans cet esprit, des zones de conservation halieutique pouvant être gérées par les pêcheurs.

### *c. Accompagner la structuration de la filière pêche et la modernisation de l'activité*

#### **Moderniser les flottilles de pêche**

La modernisation doit permettre aux pêcheurs professionnels de disposer d'outils plus adaptés, pour un effort de pêche ciblée et diversifiée et pour être en mesure de pratiquer, en complément, le pescatourisme.

La création d'une structure coopérative permettant l'achat, la modernisation et la construction des unités de pêche selon un système « location-vente » pourrait se trouver être le meilleur compromis. Ce



système permettrait de réduire les coûts d'acquisition d'unité pour les jeunes patrons pêcheur mais également d'adapter les navires pour diversifier l'activité des pêcheurs.

Considérant le coût d'acquisition d'une unité de pêche, assorti pour un pêcheur en début de carrière du coût de la licence de pêche, il est nécessaire de mettre à l'étude la création d'un fonds de garantie public, pour accompagner les pêcheurs dans l'acquisition de leur outil de travail, concourir à leur modernisation et surtout au maintien du nombre de licences de pêches dans l'île.

### **Aménager les ports et les structures à terre pour faciliter l'activité, sa modernisation et sa diversification**

- Poursuivre l'aménagement des ports pour permettre aux pêcheurs professionnels de disposer de structures facilitant leur activité : mise en place de pontons et infrastructures dédiés, création d'espaces de stockage garantissant le processus de conservations des denrées alimentaires, d'équipements pour le stockage du matériel, d'emplacement pour la vente des produits de la pêche sur le port, mise à terre et à l'eau des embarcations pour entretiens et réparations.
  - Ces besoins sont pris en compte dans le programme de requalification des ports de plaisance et de pêche (cf. B) ; la réalisation de ces aménagements est notamment posée comme condition préalable pour les extensions de ports de plaisance et de pêche.
- Trouver des solutions aux problèmes de commercialisations saisonniers
- Faciliter l'implantation sur le DPM pour les abris et auberges du pêcheur.
  - L'affectation des plages du DPM aux activités de pêche et de culture marine constitue leur destination fondamentale au même titre que leur usage et libre et gratuit par le public.
  - Cette priorité est affirmée dans le volet prescriptif, dans les plages à vocation naturelle fréquentée et semi-urbaines susceptibles d'accueillir ce type de structure.

#### *d. Sécuriser la filière pêche corse et assurer son renouvellement*

Afin de sécuriser la filière, il est souhaitable d'engager :

- + vis-à-vis des professionnels, des campagnes pour un maintien des pratiques traditionnelles (nasses, ...) complété par des mesures de soutien économique, étant donné l'impact désastreux sur l'environnement de techniques telles que le filet trémail
- + vis-à-vis de la population, une communication pour revaloriser les modes de consommation traditionnels corses : petits pélagiques tels que bogues, jarrets, anchois.

Au-delà, il est nécessaire de poursuivre le dialogue institutionnel pour une gestion différenciée de la pêche industrielle et de la pêche artisanale et la reconnaissance des spécificités de la pêche artisanale méditerranéenne. En particulier, les mesures environnementales de l'Europe qui s'appliquent sans distinction à la pêche artisanale et à la pêche industrielle, et qui par exemple entravent la modernisation de la flotte corse pourraient être régionalisées.

En outre, il s'agit de chercher à obtenir la régionalisation des licences et des capacités de pêche autorisées afin que la capacité de pêche professionnelle, déjà diminuée, ne soit pas complètement absorbée par le lobbying industriel de la Mer du Nord et de la Manche : entamer une réflexion sur une enveloppe de KW et GT dédiée spécifiquement à la Corse.

*e. Poursuivre les efforts de recherche et favoriser le transfert d'innovation pour maintenir et restaurer les stocks halieutiques*

La recherche et les projets initiés par IFREMER et STELLA MARE qui correspondent à l'esprit de la loi « Littoral » et qui ouvrent des perspectives non seulement de préservation de la ressource mais aussi de développement économique durable, et qui répondent aux valeurs et orientations du PADDUC pour une économie plus productive et fondée sur les richesses du territoire, doivent être soutenus et renforcés.

Le partenariat avec les prud'homies pour le suivi des stocks halieutiques et la compréhension du fonctionnement des écosystèmes marins doit être poursuivi et renforcé également. Elles doivent être utilisées comme des structures de référence.

Il s'agira dans un avenir proche d'assurer le transfert d'innovation à partir des travaux de recherche prometteur sur l'élevage marin. En outre, il s'agira d'entamer les premiers essais de repeuplement de certaines populations, avec la prudence qui s'impose, compte-tenu aussi des excellents résultats de l'action menée par les gestionnaires des Réserves Naturelles en faveur de la régénération de la ressource.

*f. Créer des Aires Marines Protégées à finalités halieutiques*

Afin d'assurer durablement le maintien des stocks halieutiques et leur restauration, la mise en place d'AMP à finalités halieutiques doit être mise à l'étude en particulier dans le secteur des sanguinaires et en côte orientale. Un projet de réserve halieutique est à l'étude à l'initiative de la prud'homie d'Ajaccio.

Dans la définition des zones de mise en place d'AMP à finalité halieutique, la concertation doit être permanente avec les pêcheurs, afin de les associer à ce type de démarche et favoriser leur mise en œuvre.

Les zones de conservation halieutique prévues par le projet de loi pour la biodiversité seraient pertinentes pour ces zones.

## E | Développer l'aquaculture

L'aquaculture en Corse est un secteur en pleine croissance, qui se positionne à la fois sur la conchyliculture localisée principalement des étangs de la côte Est et la pisciculture répartie sur la côte Ouest. Il s'agit du deuxième exportateur du secteur primaire en Corse après les agrumes et son potentiel de développement est encore confortable, sous réserve de respecter les autres usages de la mer.

Le développement de cette activité, est susceptible d'avoir un effet négatif sur l'environnement, les infrastructures doivent donc être soigneusement étudiées, leur lieux d'implantation (présence ou non d'écosystèmes fragiles ainsi qu'une étude précise de la circulation de l'eau, et de l'encaissement) ainsi que le choix des espèces et les modalités de gestion de l'état sanitaire des parcs (restriction d'usage d'antibiotiques et application de la LMR : limite maximale pour les résidus de médicaments vétérinaires, interdiction d'introduire des espèces n'étant pas déjà présentes sur le site en raison du risque que cela pourrait faire peser sur les écosystèmes). De même, la force de l'aquaculture corse étant la qualité des produits, il est impératif de la maintenir, notamment par l'utilisation d'une alimentation elle-même de qualité, la taille des cages (exploitation la moins intensive possible), les méthodes d'abattage, le contrôle des rejets azotés etc.

L'aquaculture constitue un gisement d'emplois qualifiés à promouvoir et encourager, d'autant qu'elle peut contribuer au rééquilibrage territorial sur le littoral. L'aquaculture marine corse représente, en valeur, 1/6<sup>ème</sup> de la production française.

Le SMVM doit donc permettre de favoriser le développement de cette filière tout en préservant le milieu.

Le développement passe par le confortement des activités déjà existantes, par la création de nouvelles fermes dans les espaces favorables au développement de l'activité qu'il convient de préserver en ce sens, mais aussi par l'amélioration des conditions d'accès des professionnels à la mer, au foncier à proximité du rivage et au foncier à vocation économique et industrielle.

De plus, les produits issus de l'aquaculture Corse bénéficient de la bonne image environnementale de la Corse, qui pourrait largement participer à l'attractivité de la production et au développement de labels de qualité. Les certifications telles que le label rouge (porté par le Syndicat des Aquaculteurs Corses) ou encore le label bio AB sont à encourager.

Le Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture marine (SRDAM), élaboré sous la responsabilité de l'État, a permis d'identifier des sites en mer nécessaires au maintien et au développement de l'activité aquacole. Ces sites feront l'objet d'une distinction dans les vocations spatiales :

- + Les fermes aquacoles existantes sont confortées et protégées dans leur vocation ;
- + Les sites identifiés pour le développement de nouvelles fermes sont réservés prioritairement à l'activité ;
- + Dans le cadre du CRPMEM, organisme regroupant les deux professions, les pêcheurs devront être consultés sur l'implantation de nouvelles fermes.

En outre, afin de préserver le potentiel aquacole, des mesures concernant la qualité des eaux au voisinage des sites existants et potentiels sont prises.

## F | Former aux métiers de la mise en valeur de la mer

Les potentiels de développement liés à la mise en valeur de la mer sont nombreux et accessibles. Leur valorisation, selon les stratégies exposées ci-avant permettra de spécialiser durablement l'économie corse en se fondant sur les caractéristiques du territoire, en particulier son insularité et son important linéaire côtier, en jouissant d'une image de marque indéniable.

Néanmoins, et cela revient dans les différentes stratégies de filière proposées, il convient, pour ce faire d'accompagner ces stratégies de développement des activités d'un développement des formations aux métiers de la mer. Les lacunes en la matière sont encore nombreuses. Cependant la Corse dispose d'un des rares lycées maritime et aquacole français qu'il convient de renforcer, d'une part, en termes de capacité d'accueil, et d'autre part, en matière de formation.

Il faut relever que le lycée maritime de Bastia accueille davantage d'élèves que les deux lycées agricoles réunis (Sartène et Borgo). Les suivis de cohortes font apparaître que le taux de chômage à la sortie de l'établissement n'est que de 5%. Cependant la capacité d'accueil est insuffisante pour pouvoir satisfaire toutes les demandes. Il y a cependant des segments pour lesquels il est nécessaire de recruter sur le Continent, tels que l'aquaculture.

Doit être notamment envisagé le développement de formations dans le supérieur et la mise en place de formations continues à destination des professionnels, en particulier en matière environnementale mais aussi, en matière de gestion de leur activité (gestionnaires de ports).

Est à envisager la mise en place de BTS maritimes : BTS pêche et gestion de l'environnement marin, actuellement uniquement dispensés à Boulogne sur Mer et à Sète et BTS maintenance des systèmes électro-navals à ce jour seulement dispensé à Fécamp et à Saint-Malo.

Le CAP Charpente maritime pourrait également être dispensé en Corse, d'autant qu'il n'existe que quatre structures en France le dispensant <sup>5</sup>.voire des formations du supérieur en matière d'architecture navale

---

<sup>5</sup>Ce Certificat d'aptitude professionnelle n'est dispensé que dans quatre structures en France continentale et une à Mayotte. Pour toute la façade méditerranéenne, seul le lycée Germaine Poinso-Chapuis, à Marseille, propose ce CAP.

### 3 | Préserver et valoriser le patrimoine naturel

#### A | Préserver la biodiversité, les espaces et milieux remarquables ou caractéristiques du littoral

##### a. *Préserver les équilibres biologiques et écologiques*

#### **Maintenir et préserver la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes côtiers**

Cette orientation passe par la préservation des zones de fonctionnalité pour la faune marine, qui permettent à celle-ci de disposer des meilleures conditions environnementales pour son développement. Les herbiers de Posidonie constituent par exemple une zone de frayère et de nourriceries pour de nombreuses espèces de poissons. Pour atteindre cet objectif, il convient déjà d'identifier et d'inventorier les espaces de fonctionnalité et d'accroître la connaissance sur leur fonctionnement. La protection de ceux-ci pourra alors se faire par la mise en place de statuts (nouvelles aires marines protégées, ZNIEFF, ...).

Les plus importants écosystèmes pivot déjà connus sont les herbiers de phanérogames (*Posidonia oceanica*, *Zosteranoltii*, *Cymodoceanodosa*,...) et le coralligène. Des mesures devront donc concerner directement la conservation de ces habitats, notamment en adaptant les pratiques et usages en fonction des biocénoses recensées.

La pression des usages maritimes sur le milieu devra également être maîtrisée, notamment en organisant mieux la répartition spatiale de ceux-ci (organisation des mouillages, balisage en mer,...).

Par ailleurs, la présence d'aires marines protégées doit également être prise en compte dans le cadre des activités et aménagements terrestres, qui peuvent avoir un impact sur ces milieux remarquables. Une attention doit en particulier être portée aux problématiques d'assainissement à proximité de ces espaces.

#### **Maintenir et renforcer les populations de mammifères marins et des autres espèces protégées**

Les populations de cétacés sont nombreuses en Corse et au large de celle-ci. Ces populations sont sensibles aux impacts liés principalement au trafic maritime et l'usage de sondeur.

Les principaux impacts sont liés à la surmortalité engendrée par les collisions avec les navires, mais également au dérangement des populations notamment par l'émission de bruits pouvant perturber leur comportement ou endommager totalement leurs appareils auditifs.

Pour maintenir et renforcer les populations, il convient donc de :

- Diminuer le risque de collision des navires avec les mammifères marins
- Limiter le dérangement acoustique des mammifères marins par les activités anthropiques
- Limiter les autres dérangements anthropiques.

Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire :

- d'améliorer la connaissance sur les populations de mammifères marins (démographie, ressources alimentaires, déplacements...) et sur les impacts des activités anthropiques sur ces espèces.
- de renforcer la structure de gestion de l'accord international PELAGOS

- d'inciter à l'équipement en systèmes d'alerte et de prévention des collisions sur les navires français comme étrangers effectuant des lignes maritimes régulières dans la sous-région marine, ainsi que sur les navires des services de l'État.
- de promouvoir les équipements en motorisation peu bruyante pour les navires de transport touristique de passagers dans les aires marines protégées.
- Suivre l'activité d'observation en mer des mammifères marins ("whalewatching") pour être en mesure d'en évaluer l'impact.

À côté des mammifères marins, d'autres espèces emblématiques telles que la tortue marine (notamment la tortue caouane<sup>6</sup>) doivent voir leur écosystème protégé, y compris les potentielles zones de ponte. C'est pourquoi l'anthropisation des plages doit être limitée (implantations, circulation d'engins).

---

<sup>6</sup>*Caretta caretta*, protégée par directive Habitats Faune Flore du 21 mai 1992.

## Lutter contre les invasions biologiques

La Stratégie Nationale pour la Biodiversité identifie les invasions biologiques parmi les pressions de premier rang qui menacent la biodiversité.

Afin d'éviter l'introduction sur le territoire insulaire d'espèces exogènes et de limiter la prolifération de celles déjà introduites, plusieurs actions sont possibles : en limitant l'utilisation de ces espèces pour les aménagements, et en limitant l'importation et les échanges d'espèces avec les autres régions (réglementation eaux de ballast, utilisation de plantes décoratives importées du Continent, domestication d'espèces exotiques ...).

La prévention reste l'axe le plus important : il est possible de définir un processus de décision et d'information concernant les espèces exogènes, et par la suite de mettre en place des moyens de suivi et de lutte, comme cela est le cas actuellement avec les espèces de Caulerpa.

### *b. Préserver le patrimoine naturel emblématique du littoral*

L'enjeu est à la fois patrimonial et écologique ; la frange littorale, de par son rôle d'interface entre terre et mer accueille une faune et une flore riche, elle abrite souvent des milieux et des espèces rares, qui lui sont spécifiques. Cependant son attractivité à l'égard de l'urbanisation est susceptible de compromettre la sauvegarde de ces espaces. Aussi, il convient de prendre les mesures nécessaires à leur préservation.

La préservation du patrimoine naturel passe par le maintien voire l'amélioration des échanges :

- + Des espaces de la frange littorale, en lien direct avec les espaces marins (DPM terrestre) ;
- + D'eaux douce et salée pour maintenir les équilibres biologiques, au travers de la sauvegarde et la préservation des cours d'eaux et des zones humides.

Outre les fonctionnalités écologiques, il convient également de préserver les sites et paysages patrimoniaux, caractéristiques du littoral et d'assurer également le maintien de leurs fonctionnalités.

## Sauvegarder et restaurer le fonctionnement écologique des espaces côtiers

Le SMVM réaffirme la volonté de préserver les espaces écologiques majeurs de la Corse en renforçant les outils réglementaires existants sur le front côtier terrestre (Conservatoire du Littoral, Espaces Naturels Sensibles des Conseils Généraux, Sites classés ou inscrits, Espaces Remarquables ou caractéristiques, ...) en affichant la priorité à la vocation naturelle pour l'ensemble de ces espaces. Cette orientation permet de consolider juridiquement la protection de ces espaces pour ceux qui ne l'étaient pas déjà, leur restauration en cas de dégradation, et de permettre leurs aménagements en cas de trop forte pression anthropique. Cependant, outre la protection juridique de ces sites, il est souhaitable de poursuivre le développement de leur suivi et de leur gestion par la région, les départements, le PNRC, le Conservatoire du Littoral ou le Conservatoire des Espaces Naturels de Corse. L'affirmation de leur vocation naturelle peut permettre de faciliter les interventions sur ces sites voire leur acquisition publique et/ou leur mise en gestion.

En outre, les espaces naturels qui ne font pas l'objet de protections particulières, mais dont la stratégie d'intervention sur le littoral est souhaitable, voire urgente et qui correspondent souvent aux espaces visés par la stratégie foncière du Conservatoire du Littoral sont également pris en compte par le SMVM afin de faciliter les interventions du Conservatoire qui contribuent de façon efficace à la préservation, la mise en valeur du patrimoine naturel côtier de l'île, à son accessibilité et sa gestion.

## Maintenir les zones humides

Le SMVM veille à protéger spécifiquement les espaces naturels hydrauliques assurant un rôle d'interface terre/mer et aujourd'hui soumis à de fortes pressions urbaines. Ces espaces présentent un enjeu écologique d'intérêt régional, tant pour la faune et la flore terrestre que maritime.

La vocation des masses d'eau et des zones humides en zone Naturelle est affirmée dans le SMVM afin de les préserver de toute perturbation anthropique, notamment aux abords des zones périurbaines subissant des pressions d'autant plus forte (urbanisation, sur-fréquentation).

Si pour la plupart des espaces considérés l'état écologique des milieux est bon, il est souhaitable, dans le cadre du SMVM, d'afficher leur maintien et d'anticiper, en planifiant et encadrant leur vocation, toute dérive susceptible de nuire à leur état.

La préservation des zones humides est un objectif législatif, énoncé dans le code de l'environnement<sup>7</sup>. Elle est déclarée d'intérêt général par la Loi<sup>8</sup>. Elle est renforcée par le code de l'urbanisme.<sup>9</sup>

### **Préserver les espaces remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral**

Ces espaces constituent tant un enjeu de maintien de la biodiversité, que de préservation d'un bien commun, d'un patrimoine paysager et écologique, qu'il convient de transmettre aux générations futures. Ils sont également pourvoyeurs d'aménités et générateur de richesses, sans qu'il soit pour autant nécessaire de les transformer ou les prélever, bien au contraire, du maintien de leur intégrité la Corse tire la qualité de son cadre de vie et son attractivité touristique.

Afin de garantir leur préservation, comme la loi « Littoral » le prévoit, le PADDUC recourt à son habilitation spécifique par la loi du 5 décembre 2011 : il les liste et les localise selon les critères législatifs et réglementaires des articles L. 146-6 et R. 146-1 du code de l'urbanisme et la méthodologie précisée dans le livret littoral (annexe 3). Les fiches d'identification et de localisation de ces espaces font l'objet d'une annexe particulière (annexe 5) devant être délibérée spécifiquement par l'Assemblée de Corse. Elle tient lieu de décret d'application de l'article L. 146-6 CU pour la Corse.

Au droit de ces espaces, en mer, une attention particulière doit être portée aux aménagements susceptibles de s'y développer, tels que des équipements d'accueil de la plaisance, des fermes aquacoles, afin de ne pas compromettre les qualités environnementales de ces sites.

#### *c. Renforcer le réseau des Aires Marines Protégées autour de l'île*

Le PADDUC entend mettre en œuvre de façon effective les conclusions de l'Analyse Stratégique Régionale (ASR) de Corse, qui définit des objectifs à court, moyen et long terme, pour préserver le patrimoine naturel et culturel exceptionnel du milieu marin de la Corse et contribuer ainsi au développement durable des activités qui l'utilisent.

Ces objectifs concernent essentiellement l'extension du réseau des Aires Marines Protégées de Corse (AMP) et le renforcement des moyens de gestion, en cohérence avec l'ambition poursuivie d'une préservation efficace.

#### **1 | Objectifs à court terme**

Il s'agit de renforcer le réseau des Aires Marines Protégées (AMP) de Corse, à travers, d'une part, **la création de nouvelles aires** et, d'autre part, la recherche d'une meilleure gestion et d'une protection

<sup>7</sup>Article L. 211-1, 1° I.

<sup>8</sup>Article L. 211-1-1.

<sup>9</sup>Article L. 146-6.



plus efficace. En outre, la mesure de l'atteinte des objectifs poursuivis à travers l'AMP nécessite la mise en place d'un dispositif de suivi.

- Création de nouvelles AMP
  - + La Réserve naturelle de Scandola doit être étendue en priorité ;
  - + La création d'un Parc naturel marin sur une zone englobant les Agriates et le Cap Corse doit être mise à l'étude.
- À la recherche d'une meilleure gestion et d'une protection plus efficace

Pour ce faire, il convient notamment de :

- + conforter le Groupement Européen de Coopération Territoriale « Parc marin international des Bouches de Bonifacio » (GECT-PMIBB) récemment mis en place, renforcer ses moyens de gestion, de communication et de contrôle ;
- + mener en concertation avec tous les acteurs, en particulier avec les pêcheurs artisanaux, une réflexion sur la mise en place d'AMP ayant des finalités halieutiques <sup>10</sup>(de type réserve naturelle) autour de la Corse ; une convention a été signée entre le CRPMEM et l'AAMP pour la définition de zones potentielles ;
- + mener les réflexions dans la zone de Senetosa, pour une gestion concertée en prolongement de celle de la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio ;
- + rédiger les documents d'objectifs des sites Natura 2000 en mer.

Afin d'assurer une meilleure gestion et protection, il convient de doter les AMP de moyens humains et techniques plus conséquents. En effet, la bonne mise en œuvre des réglementations existantes nécessite des plans de contrôle, de surveillance et de sensibilisation du public, notamment à destination des loisirs et du tourisme nautiques.

En lien avec la stratégie de développement de la plaisance et de la filière nautique, il est nécessaire de rechercher les moyens et équipements permettant de diminuer la pression de la fréquentation dans ces espaces remarquables et sensibles.

En particulier, le bassin de navigation du port de Bonifacio, qui coïncide avec le parc marin international, est très fréquenté par la plaisance et l'étude réalisée par l'ATC et l'OEC sur la plaisance montre, que l'essentiel des bateaux recensés mouillent à l'ancre, ce qui compte tenu du nombre de bateaux est particulièrement dommageable pour les écosystèmes marins. Il est donc nécessaire d'identifier les sites aux abords et à l'intérieur du parc sur lesquels il serait possible d'installer des mouillages organisés permettant d'amoindrir l'impact de la plaisance sur le milieu marin, en étant attentif à ne pas empiéter sur les zones de pêches ; les pêcheurs doivent être partie prenante dans le diagnostic et la gestion.

<sup>10</sup>AMP comportant une réserve intégrale, une zone tampon réservée à des usages très encadrés et une zone périphérique favorisant la gestion halieutique raisonnée des professionnels et des pêcheurs récréatifs ainsi que des activités de plongée.

- Dispositif de suivi

Il s'agit de mettre en place un suivi régulier, au travers d'indicateurs, des AMP de Corse à l'horizon 2015 afin de mesurer l'efficacité de celles-ci.

## 2 | Objectifs à moyen/long terme

**L'objectif majeur est de classer 10% des eaux territoriales de Corse en AMP de type réglementaire** (réserves naturelles, réserves à finalité halieutique...). Cependant, le classement n'est pas suffisant et doit être assorti d'une mise en gestion dotée des moyens humains et financiers nécessaires, sans quoi il n'aurait que très peu d'effet.

Il s'agit aussi d'augmenter la proportion de réserves intégrales au sein des aires marines protégées. Les recommandations internationales préconisent d'appliquer ces dispositions à 20 % des milieux les plus menacés des réserves marines, comme certains habitats de la directive présents en Corse : herbiers de posidonies ou faciès coralligènes, etc. or en Corse, à peine 1,5 % du territoire classé (1300 hectares sur environ 80 000) bénéficie de dispositions de type réserve intégrale.

En outre, il convient d'étudier et de promouvoir la mise en place d'AMP au-delà des eaux territoriales dans la Zone Économique Exclusive<sup>11</sup>.

Par ailleurs, les bonnes pratiques élaborées dans le cadre des AMP de type réglementaire devront être appliquées dans la gestion des sites Natura 2000 en mer.

Via le réseau d'AMP de Corse d'ici 2020, il s'agira également :

- d'assurer la conservation de la biodiversité marine menacée, la fonctionnalité des écosystèmes et la production des ressources halieutiques péri-insulaires ;
- de contribuer aux objectifs de la stratégie nationale, des directives européennes et internationales ;
- de contribuer aux initiatives internationales en Méditerranée (programme des Nations Unies pour l'Environnement, CAR-ASP, ACCOBAMS, CGPM, MEDPAN) ;
- d'apporter son expérience de coopération transfrontalière en Europe et en Méditerranée sur la protection de la biodiversité en mer (GECT-PMIBB, réseau RETRAPARC..),
- de soutenir, en apportant des éléments de connaissance sur le patrimoine naturel et les usages, les propositions de réglementation du trafic maritime autour de la Corse.

D'autre part il est nécessaire d'augmenter, au sein des aires marines protégées, la proportion de réserves intégrales. Les recommandations internationales préconisent d'appliquer ces dispositions à 20 % des milieux les plus menacés des réserves marines, comme certains habitats de la directive présents en Corse : herbiers de posidonies ou faciès coralligènes, etc. or en Corse, à peine 1,5 % du territoire classé (1300 hectares sur environ 80 000) bénéficie de dispositions de type réserve intégrale. La notion juridique est présente dans le droit interne<sup>12</sup> depuis 1960<sup>13</sup>.

<sup>11</sup>Une Z.E.E est zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique particulier établi par la présente partie, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'État côtier et les droits et libertés des autres États sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention.

<sup>12</sup>Article L. 331-16 du code de l'environnement, ancien article L. 241-11 du code rural.

<sup>13</sup> Loi n° 60-708 du 22 juillet 1960 relative à la création de parcs nationaux.

## B | Préserver la qualité des eaux et des milieux aquatiques

La préservation de la qualité des milieux marins, le développement des activités aquacoles et le maintien de l'image touristique de l'île (lié en partie à la qualité des eaux de baignade) requièrent une qualité de l'eau maintenue voire renforcée dans certains secteurs (principalement aux alentours du Golfe Ajaccien, de Saint Florent, de Porto-Vecchio et des lagunes : Biguglia, Urbino, Diana).

La vocation prioritaire donnée à ces espaces et au développement de ces activités impose dans tous les cas une maîtrise des impacts du développement urbain et des activités sur les espaces côtiers.

Pour cela, le SMVM réaffirme dans ses orientations générales les règles et principes déjà amorcés dans les documents de gestion de la ressource en eau. Il renforce notamment les luttes contre les pollutions aquatiques et cherche à améliorer la qualité des eaux de baignade.

En accord avec le Plan d'Action pour la Méditerranée (plan en cours d'élaboration dont l'approbation est prévue pour décembre 2015), le SMVM du PADDUC met en place une politique de conservation de la biodiversité marine.

Dans le cadre de la préservation de la qualité des eaux, quatre orientations générales sont données :

- Réduire les apports à la mer de contaminants chimiques des bassins versants : L'altération de la qualité des milieux aquatique des fonds marins est majoritairement due aux pollutions réalisées en amont, en terre, le long des cours d'eau et de l'espace côtier. Avec des contaminations bactériologiques de plus en plus marquées vers l'aval (abattoir et ateliers de transformation de Bastelica, zone d'intensification agricole, décharges non réhabilitées, dépôts sauvages), liés à la présence et activités humaines, ce sont les milieux récepteurs qui subissent à terme le plus de modifications chimiques.

C'est essentiellement le cas en fond de vallées de Gravona et Prunelli et aux alentours des lagunes de la plaine orientale.

- Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines et littorales ;
- Réduire les rejets d'hydrocarbures et autres polluants par les navires (rejets illicites ou accidentels)

### *a. Limiter les pollutions des cours d'eaux*

Directement issue du SDAGE Corse en cours, cette orientation se décline en plusieurs actions :

- La réduction des apports pluviaux des communes et agglomérations littorales ;
- La réduction des apports pluviaux des installations industrielles et portuaires ;
- Fiabiliser et mettre en conformité les systèmes d'assainissement des eaux usées des communes et agglomérations littorales mais également des communes rejetant dans une rivière ou un ruisseau côtiers ;
- Supprimer les rejets directs ou aboutissant en mer ou en rivière des aires d'entretien et de réparation navale par la mise en place d'un traitement et/ou par un raccordement au réseau d'assainissement.

**Se conformer aux orientations du SDAGE et intégrer la logique des SAGE**

Les orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin de Corse et ses dispositions sont opposables aux décisions administratives dans le domaine de l'eau (réglementation locale, programme d'aides financières, etc.). Elles s'imposent aux SAGE et à certains documents tels que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les schémas départementaux de carrières.

Dans l'optique de préserver la qualité des eaux lagunaires et marines, de réduire les pollutions et de restaurer les milieux aquatiques et zones humides, le SMVM réaffirme les orientations fondamentales du SDAGE et des SAGE actuellement appliqués sur le territoire Corse (SAGE de l'Étang de Biguglia et SAGE de Prunelli Gravona Golfe d'Ajaccio).

- Lutter contre toutes les pollutions, notamment diffuses, pouvant impacter le bon état des milieux aquatiques : ruisseaux, rivières, nappes, canaux, étang, zones humides et milieu marin ;
- Préserver ou restaurer la continuité écologique des différents milieux, terrestres comme aquatiques ;
- Préserver les milieux aquatiques dont les zones humides en favorisant notamment une gestion durable des ressources en eau et en préservant les équilibres quantitatifs ;
- Concilier l'usage des ressources naturelles et la valorisation touristique.

Au-delà de prescriptions édictées dans le SDAGE et SAGE, le SMVM renforce les réglementations concernant la limitation des pollutions des cours d'eaux.

### **Gérer les eaux pluviales afin d'en limiter les impacts sur les milieux récepteurs**

Les infrastructures associées au développement urbain telles que les systèmes d'assainissement, les routes, les déchetteries ou les zones d'activité ne sont pas sans conséquences sur la qualité des terres et milieux situés en aval.

Les rejets d'eaux pluviales sont un des éléments majeurs de dégradation de la qualité de l'eau. Le SMVM impose des prescriptions spécifiques permettant d'améliorer la gestion de ces eaux.

### **Garantir l'efficacité des systèmes d'assainissement**

La qualité des eaux de surfaces et marines est également fortement dépendante de la capacité des collectivités et de l'ensemble des acteurs du territoire à maîtriser leurs rejets directs dans le milieu marin, ou indirects dans les lagunes et les cours d'eau. Cette gestion des eaux usées est également un paramètre déterminant pour le maintien et l'amélioration constante de la qualité des eaux de baignades et conchylicoles.

Les équipements d'assainissement défectueux induisent des rejets (boues, produits polluants, déchets, ...), notamment dans les cas où les systèmes de traitement ne sont pas assez performants ou adaptés aux évolutions urbaines.

Le SMVM formulera, conformément aux SAGES, SDAGE et aux capacités d'accueil des territoires équipés de STEP, des prescriptions spécifiques visant à conditionner les rejets d'eaux usées pour les zones urbaines actuelles comme futures.

### **Maîtriser les incidences liées aux activités industrielles du littoral**

Au regard des installations classées (soumises à déclaration, enregistrement, autorisation, voire SEVESO) et à leur positionnement sur l'île, certaines semblent potentiellement plus nuisibles pour le milieu que d'autres.

Dans ce cas, la concentration des établissements SEVESO et autres ICPE dans les communes littorales soumises aux différents risques (inondation, incendie, érosion et submersion marine), est une problématique majeure dans la gestion et l'aménagement du littoral corse, notamment dans les zones situées aux alentours de l'étang de Biguglia, du golfe d'Ajaccio et le long de la vallée de Gravona.

Certaines activités pourraient même se trouver en incompatibilité avec les vocations prioritaires accordées aux activités de pêche ou de sport-loisir par exemple (Vazzino).

En cohérence avec les vocations qu'il définit, le SMVM fixe les orientations spécifiques visant à encadrer les rejets des secteurs industriels impactant le milieu, et à déterminer les secteurs où la priorisation des vocations doit être effectuée.

### **Agir sur les apports en produits phytosanitaires**

La qualité des eaux des lagunes et des eaux marines dépend également des apports en produits phytosanitaires, utilisés pour certaines pratiques agricoles, ainsi que des effluents agricoles liés à l'élevage et la transformation agroalimentaire.

La qualité dépend également dans les pratiques domestiques des particuliers et des collectivités (pour l'entretien de leurs espaces verts et voiries). Sans sortir de ses compétences, le SMVM souligne le lien étroit entre la qualité des eaux et les rejets liés aux produits utilisés pour l'entretien de la terre.

## *b. Préserver la qualité des eaux littorales et marines*

### **Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines et littorales**

Les déchets littoraux, ou macro déchets, regroupent tous les objets ou matériaux qui, volontairement ou involontairement, ont été jetés, perdus ou abandonnés, en mer ou sur le littoral, ou qui y ont été amenés par l'intermédiaire des fleuves, des réseaux de collecte/transport des eaux usées, ou par le vent. Il s'agit de déchets solides, visibles à l'œil nu et d'origine anthropique.

Les forces hydrodynamiques et la configuration du littoral participent autant que les sources (ville, port, route maritime, zone de pêche, site aquacole, etc.), à la distribution des déchets à la côte.

La présence de déchets sur le littoral entraîne :

- des perturbations écologiques directes (altération physique du biotope intertidal, dérangement et atteinte à la santé de la faune, etc.) et indirectes (retrait systématique de la laisse de mer ou banquette de Posidonies, et de sable ainsi que des végétaux, lors d'une collecte mécanisée non contrôlée, etc.)
- des incidences socio-économiques directes (nettoyage, obstruction de dispositifs de pompage terrestres industriels ou de loisirs, etc.) et indirectes (atteinte à la qualité de vie des Corses, image de marque du tourisme, des produits de la mer, etc.),
- des risques sanitaires (salissure, blessure, infection, ingestion, inhalation, etc.).

### **Réduire les rejets d'hydrocarbures et autres polluants par les navires ou installations (rejets illicites ou accidentels)**

L'insularité et le positionnement central de la Corse en Méditerranée, place celle-ci dans un carrefour de navigation important notamment au Cap Corse, et dans les Bouches de Bonifacio.

L'impact environnemental de ce trafic est important car il génère des rejets en mer pouvant porter atteinte au milieu naturel ou à la santé humaine.

Le SMVM reprend donc les objectifs des politiques publiques en matière de prévention et de gestion de ces pollutions : Convention internationale MARPOL de 1973, Directive Européenne 2005/35/CE<sup>14</sup> relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction, ou encore le décret du 10/07/2013 relatif à la réglementation applicable aux installations sur le plateau continental et dans la Zone économique et la Zone de Protection Écologique<sup>15</sup>. Notamment le schéma vise les meilleurs standards en matière d'étude d'impact et d'évaluation des incidences sur l'environnement (article 4 du décret) pour les ouvrages et installations.

Il énonce également les dispositions visant à optimiser la surveillance et la capacité d'intervention en cas d'incidents.

Étant donné le contexte transfrontière que peuvent prendre les conséquences sur l'environnement des installations et ouvrages en mer (Sardaigne, Toscane, Ligurie), il est préconisé une généralisation des dispositions de l'article 6 du décret, c'est-à-dire la publication au Journal Officiel et au Journal Officiel de l'Union Européenne d'un avis informant sur la caractéristique principale du projet.

<sup>14</sup>Modifiée par directive 2009/123 du 21 octobre 2009

<sup>15</sup>Décret n° 2013-611.

## C | Valoriser durablement le patrimoine naturel des zones côtières

### a. Préserver et valoriser les plages

Les plages naturelles sont constituées des lais et relais de mer ; elles appartiennent, sauf rare cas d'exception, au domaine public maritime (DPM) naturel<sup>16</sup>.

**Leur usage libre et gratuit par le public constitue leur destination fondamentale, au même titre que leur affectation aux activités de pêche et de cultures marines.**<sup>17</sup>

Avec un linéaire côtier d'environ 1100 km de côte (au 1/15 000, exception faite des îles et ilots), la Corse dispose d'un nombre et d'une variété de plages très importants, pour l'essentiel, situées hors des secteurs urbanisés. On dénombre plus de 100 plages reconnues et fréquentées lors de la saison estivale sur le secteur découpé de la côte corse (Sud-Est, Ouest, Balagne et Cap), auxquelles s'ajoute un long linéaire de plages, quasi ininterrompu, en côte orientale.

Ces plages ont de multiples fonctions :

- **Écologique** : à l'interface entre milieux marin et terrestre, elles abritent souvent des écosystèmes riches et fragiles. En outre, en Corse, elles sont la plupart du temps, soit incluses dans des périmètres de protection, soit à la frontière d'une protection terrestre ou marine.
- **Sociale** : très fréquentées par les insulaires, il s'agit d'espaces de rencontre, vecteur d'aménités. On peut y pratiquer librement et gratuitement de multiples activités et loisirs (baignade, pêche, plongée, pique-nique...).
- **Économique** : les plages sont, jusqu'à présent, la carte de visite principale de la Corse, celle qui s'exporte le mieux et attire chaque année plus d'un million de touristes. Elles ont donc un poids économique considérable.

Il s'agit de maintenir dans la durée ces différentes fonctions, toutes trois, visées par la loi « Littoral », sans que l'une en vienne à supplanter les autres.

Afin de maintenir cet équilibre, ou de le trouver pour certains secteurs, **la stratégie adoptée vise à adapter les usages et le niveau d'intervention sur les plages à leur sensibilité écologique, leurs fonctionnalités, leur localisation géographique, leur attractivité et leur fréquentation, ainsi que leur importance économique...**

Le SMVM définit en fonction de ces critères, quatre catégories de plages, auxquelles sont associées des orientations et vocations spécifiques. Il s'agit par-là d'indiquer ou placer le curseur entre les trois fonctions **écologiques, économiques et social**, au regard des caractéristiques de la plage.

Cette stratégie vise à la fois la plage en elle-même mais aussi les espaces annexes, « accessoires » de la plage : l'arrière-plage, permettant de prendre en compte les problématiques d'accès, et le plan d'eau adjacent, permettant de considérer les eaux de baignade (limite des 300m), qui lui sont associés.

**Elle ne vise pas en revanche le reste du rivage, hors plage, appartenant au DPM.**

Sont ensuite proposées quatre orientations. Elles sont à arbitrer à l'échelle locale, en fonction de l'état actuel de la plage et de la vocation qui lui est affectée. Il s'agit de choisir l'orientation qui permet à la plage de satisfaire à sa vocation.

<sup>16</sup>Avant 1963, le DPM appartenait au Domaine Privé de l'Etat et était donc susceptible d'être aliéné.

<sup>17</sup>Cf. art. L. 321-9 du code de l'environnement.

**Axe 1 | Caractériser les plages pour définir leur(s) vocation(s)**

Cette typologie est notamment construite sur la base des « séquences littorales » définies en première partie au regard de la configuration géographique de chacun des sites, et du degré d'urbanisation : DPM contigu à une zone urbanisée sans discontinuité, DPM au droit d'une zone comportant des aménagements ou une urbanisation partielle, DPM au droit d'une zone à dominante naturelle ou agricole.

Elle procède cependant d'un découpage plus fin que le diagnostic, qui avait essentiellement pour vocation de servir de support à l'expertise des Espaces Proches du Rivage pour laquelle certaines précisions paraissaient superflues. Une distinction est en particulier opérée au sein des espaces naturels, en différenciant les secteurs naturels fortement fréquentés. La vocation d'une plage et les prescriptions associées sont de plus déterminée en considérant sa fréquentation, sa géographie, son accessibilité, sa sensibilité à l'érosion et sa sensibilité écologique, ainsi que la vocation des espaces terrestres et marins voisins.

En outre, à la différence de la partie diagnostic, il ne s'agit pas là de faire état de l'existant mais bien de déterminer les vocations pour l'avenir. Aussi, l'approche de l'urbanisation est la fois plus fine et prospective. L'état actuel de la plage peut aujourd'hui ne pas être en accord avec sa vocation : exemple de plages naturelles actuellement fréquentées mais classées en vocation naturelle compte-tenu de leur sensibilité écologique, pour y limiter les aménagements et équipements voire pour induire une restauration écologique (cf. prescriptions au volet 3). Par ailleurs l'emploi des termes « naturelle », « urbaine » et « semi-urbaine », s'agissant des vocations de plage, ne caractérise pas les formes urbaines côtières ou le niveau d'urbanisation puisque ces critères, s'ils entrent en compte dans la définition des vocations des plages, ne sont pas les seuls : certaines plages inscrites dans un contexte urbain peuvent recevoir une vocation naturelle ou naturelle fréquentée, compte-tenu de leur valeur paysagère et écologique ou bien de la grande proximité d'aménagements et d'équipements qui n'ont alors pas besoin d'être implantés sur la plage.

Le SMVM définit une typologie de vocations en 4 niveaux.

**1 | Les plages à vocation naturelle**

Écologique	Sociale	Économique

Elles n'ont pas vocation à accueillir des activités autres que l'usage libre et gratuit par le public. Seuls les aménagements légers visant à y faciliter et sécuriser l'accès et l'usage, et ceux destinés à préserver les milieux peuvent s'y réaliser. En particulier, les constructions autres que les postes de secours et les sanitaires publics y sont interdites. Comme sur l'ensemble du DPM, les activités de pêche y sont autorisées, voire promues, mais sans structure à terre.

Ces plages ont une fonction essentiellement écologique ou de maintien du trait de côte, qui doit être prioritairement maintenue voire restaurées.



## 2 | Les plages à vocation naturelle fréquentée

Écologique	Sociale	Économique

Il s'agit des plages s'inscrivant dans des milieux préservés de l'urbanisation, souvent incluses dans un périmètre de protection ou bien en frontière, et qui font l'objet d'une très forte fréquentation estivale. Elles sont l'image de la Corse, régulièrement citées dans les guides touristiques et font en général, historiquement, l'objet d'AOT : on y trouve souvent des « paillotes » et parfois des petites bases nautiques<sup>18</sup>.

Elles ont tout à la fois une valeur environnementale et paysagère qui ne peut être altérée, et une valeur économique pour le territoire qui ne peut être négligée et dont l'existence même repose sur le maintien du bon état écologique et paysager du site. Les concurrences d'usages sont importantes sur ces sites et entraînent des phénomènes d'éviction de certaines activités et personnes.

L'enjeu sur ces plages est de pouvoir encadrer la fréquentation et organiser l'accueil du public dans de bonnes conditions, de façon à limiter l'impact sur l'environnement.

Outre la délicate conciliation des enjeux écologiques, sociaux et économiques, se pose le problème de l'aménagement de ces sites.

En effet, qu'il s'agisse des bâtiments, des bases nautiques, ou bien des paillotes, il s'agit de constructions, qui bien que temporaires, sont assimilées à de l'urbanisation et doivent donc respecter les dispositions de la loi « Littoral ». Elles ne peuvent donc, en l'état actuel du droit, se réaliser hors des agglomérations et villages existants. Pour prendre en compte la spécificité de la situation, l'État fait preuve d'une tolérance dans le cadre d'une stratégie de gestion spécifique au domaine public maritime qui comporte un volet de remise en conformité des occupations illégales.

Face aux particularités géographiques de la Corse, à savoir un linéaire côtier de plus de 1000 km, pour l'essentiel situé hors des agglomération et villages, une fréquentation de sites à grande valeur environnementale et paysagère qui explose en saison, le législateur a introduit une disposition dans la loi de 2002 sur le PADDUC, reprise dans la loi de 2011, permettant à l'Assemblée de Corse, par une délibération particulière et motivée, de déterminer, en tenant compte de la fréquentation touristique de certains sites et de la préservation de l'environnement, les espaces situés dans la bande littorale des 100m où des aménagement légers et des constructions non permanentes destinés à l'accueil du public, pourront être autorisés, en dérogation à l'article L. 146-4-III du code de l'urbanisme, à l'exclusion de toute forme d'hébergement et dans le respect des paysages, et des caractéristiques propres à ces sites<sup>19</sup>.

Il s'agit ici, à travers cette catégorie de plage, d'identifier ces espaces, **au sein du DPM exclusivement**, sur lesquels les enjeux de fréquentation touristique, mêlés à ceux de préservation de l'environnement, nécessitent des aménagements légers et des structures d'accueil du public.

La Collectivité Territoriale de Corse devra rendre compte, chaque année, à travers un rapport d'évaluation de la mise en œuvre de cette disposition et de son impact réel sur l'environnement.

<sup>18</sup> Base nautique : ensemble d'équipements ouvert au public et offrant aux usagers la possibilité de pratiquer des activités sportives nautiques.

<sup>19</sup> Article L 4424-12-II du code général des collectivités territoriales

Pour les plages classées cette catégorie, les aménagements et usages autorisés devront obéir à des prescriptions strictes, en particulier en matière d'intégration à l'environnement (paysage, assainissement, gestion des accès).

Des cahiers des charges techniques devront être élaborés dans les années à venir en concertation avec l'ATC, les acteurs du tourisme et les collectivités locales, afin d'y promouvoir une politique touristique intégrée de mise en valeur durable de ces sites.

Les concurrences d'usages sont très fortes sur ces secteurs prisés par les restaurateurs. Aussi, il s'agira notamment de tendre vers un rééquilibrage des usages et d'empêcher les phénomènes d'éviction vis-à-vis des pêcheurs, qui demeurent prioritaires, ainsi que des sports et loisirs nautiques souvent évincés.

Les aménagements autorisés devront être de nature à assurer simultanément, la préservation, voire la restauration des milieux naturels et l'accueil du public, ainsi que les sports et loisirs nautiques. De par leur caractère préservé et leur attractivité, ces plages constituent également des sites d'implantation privilégiés pour « l'abri du pêcheur » et la promotion de la pêche artisanale insulaire.

### 3 | Les plages à vocation semi-urbaine

Écologique	Sociale	Économique

Ces plages s'inscrivent dans un contexte d'entrée de ville ou d'urbanisation résidentielle.

L'enjeu sur ces plages est notamment d'éviter les « annexions privatives » aux lotissements et villas, et d'y rétablir un usage conforme avec l'utilité publique, en particulier en rétablissant les accès.

Elles ont vocation à accueillir, les activités de pêche et de cultures marines, les activités balnéaires, les loisirs nautiques, les pontons et débarcadères pour faciliter l'accostage, ainsi que le mouillage de plaisance.

La demande sociale est importante sur ces plages. Elles sont notamment historiquement et culturellement fréquentées par les insulaires pour leurs « paillotes ». Elles ont vocation à continuer d'accueillir ce type d'activités.

Cependant, il convient de veiller à l'équilibre avec les loisirs et les sports, d'autant plus que les petits loisirs nautiques (« transportables ») connaissent un véritable essor.

Formant en général un chapelet à proximité des villes, il est nécessaire d'avoir une approche globale de ces plages pour éviter la dilution des activités et équipements et au contraire travailler sur les complémentarités, notamment en matière de bases nautiques et d'apportement. Il est souhaitable qu'elles fassent l'objet d'un schéma d'aménagement des plages dans les conditions prévues par la loi « Littoral », à l'article L. 146-6-1 du code de l'urbanisme (cf. annexe 8 - SODT, fiches méthodologiques « accès aux sites touristiques », fiche 5).

Ces plages sont également incluses dans la liste des plages visées par la délibération particulière de l'Assemblée de Corse prise au titre de l'article L.4424-12-II du CGCT.

#### 4 | Les plages à vocation urbaine :

Écologique	Sociale	Économique

Ces plages sont incluses dans l'enveloppe urbaine des agglomérations et villages, ce qui leur confère de multiples fonctions et vocations : loisirs, restauration, nautisme en particulier, cales de mise à l'eau à haut niveau de service, pôle de gestion nautique...

Leur fonction est donc avant tout urbaine et au service du processus d'ouverture sur la mer de la ville et de la dynamisation des activités maritimes et balnéaires de la ville.

Le SMVM détermine une typologie dominante des plages par séquence et sous-séquence, à laquelle il associe une vocation.

La précision des vocations des plages donne lieu à des prescriptions spatialisées dans le volet 3 du présent chapitre du SMVM.

#### Axe 2 | Adapter le niveau d'intervention sur les plages et leur éventuel aménagement à leur typologie et à leur état

La définition des typologies et usages de chacune des plages permet d'adapter leur degré d'aménagement « acceptable et cohérent » au regard de leurs caractéristiques, de leur fréquentation et de leur sensibilité environnementale, mais aussi d'identifier les écarts entre la vocation promue et l'état actuel de la plage

Si certaines vocations autorisent des activités conchylicoles, des différenciations internes peuvent être établies. Par exemple :

- certaines peuvent accueillir des édifices (en accord avec les modalités d'application de la loi Littoral), tandis que d'autres peuvent se voir interdire toute possibilité de construction en raison de leur sensibilité.
- des plages urbaines peuvent voir des locaux d'activités liés aux sports nautiques se limitant à des constructions du type 'cabanon', tandis que d'autres peuvent créer des structures avec des surfaces de plancher bien plus importantes.

En fonction des vocations des plages et des prescriptions associées (Cf. Volet 3 prescriptions) les acteurs locaux doivent réfléchir, pour chaque plage au niveau d'intervention approprié :

- + **Restauration des plages** : la plage a été trop dégradée, dans ce cas des mesures visant à atténuer et encadrer la fréquentation, à restaurer les milieux et à mieux encadrer les usages sont à prévoir.
- + **Stabilisation des plages** : l'état actuel de la plage correspond à sa vocation sans qu'il soit besoin de mettre en place des actions ou équipements. Il convient uniquement d'assurer le maintien de l'acquis.

- + **Évolution limitée des plages** : de légers compléments sont à apporter pour que les usages de la plage correspondent encore davantage à sa vocation : il peut s'agir du renforcement des moyens de gestion déjà à l'œuvre ou bien du service public balnéaire, du rééquilibrage des usages...
- + **Renforcement des usages** : les prestations de la plage sont insuffisantes et des aménagements doivent être effectués pour encadrer les futurs usages, les diversifier...

Il convient de préserver en priorité les plages d'intérêt écologique et paysager en danger.

Certaines plages dont la fonction, la valeur et la sensibilité environnementale et paysagère sont reconnues, sont aujourd'hui soumises à des pressions, des menaces qui fragilisent leur équilibre écologique et leur fonctionnement naturel. Pour autant, ces plages participent à l'attractivité touristique de la Corse et à son fonctionnement territorial. Ces pourquoi, elles doivent faire l'objet d'actions spécifiques afin de préserver/restaurer leur intégrité.

Le SMVM incite à la mise en œuvre de moyens adaptés de conservation, de requalification, voire de restauration du milieu sur certaines plages corses. Elles figurent essentiellement dans les catégories « vocation naturelle » et « vocation naturelle fréquentée » mais cette problématique peut également toucher d'autres plages.

### **Axe 3 | Définir les usages compatibles avec la vocation des plages et les actions à mener pour conforter leur vocation**

Cf. Volet 3.3.A.b

#### ***b. Affirmer la vocation agricole des plaines littorales cultivables : les espaces agricoles stratégiques de Corse***

Le PADDUC identifie des espaces agricoles stratégiques. Ces espaces à forte potentialité agricole, situés dans leur grande majorité dans les plaines littorales, ont un rôle majeur dans la stratégie d'autosuffisance alimentaire de la Corse à long terme. Leur vocation agricole se doit d'être affichée et consolidée. Elle répond en outre aux objectifs de préservation de l'activité agricoles dans les communes littorales visés par la loi « Littoral » (article 1<sup>er</sup>) et renforcés par les lois Engagement National pour l'Environnement et ALUR.

Le littoral n'est pas démunie de ces espaces, bien au contraire ; les conditions climatiques favorables, la topographie des sites, leur ensoleillement, la qualité des sols et les apports en eaux (souvent remarquables dans les zones de piémonts et de plaine) sont bien souvent propices à l'implantation de cultures, vergers et d'activités pastorales. Les pressions accrues sur le bord de mer incitent à protéger les secteurs à fort potentiel agricole.

Dans ces espaces, la vocation agricole et pastorale devra être préservée. Ils ont une fonction économique majeure pour l'île, ainsi que des rôles environnementaux, paysagers, de coupures d'urbanisation, de prévention des risques naturels et de conservation de la biodiversité. Le PADDUC identifie ces milieux stratégiques et leur confère une vocation agricole. Des prescriptions permettent d'encadrer les usages de ces espaces et leur impact éventuel sur le milieu récepteur.

### *c. Rationnaliser l'utilisation de la ressource en eau*

La pression effectuée sur les cours d'eau et les zones de stockage hydrauliques (aquifères, zones humides, ...) accentue les problèmes de rejets des bassins versants. Les épisodes de sécheresse estivale, couplés à une surconsommation de la ressource en eau, peuvent nuire à la qualité de renouvellement des eaux de certaines masses d'eaux fermées, telles que les lagunes, et des rejets plus concentrés dans les eaux marines.

C'est notamment le cas dans les secteurs de sur fréquentation (Ajaccio, la Balagne, Bastia).

Sur Bastia, par exemple, c'est le Bevinco et sa nappe alluviale qui constituent la ressource principale d'approvisionnement en eau potable de l'agglomération.

Le débit tiré sur le Bevinco est d'autant plus à enjeu qu'il participe au renouvellement des eaux de l'étang (et donc au maintien de l'activité piscicole), et à l'alimentation de sa nappe alluviale.

Le SMVM entend affirmer la vocation et l'usage de certaines pratiques économiques sur les secteurs humides afin que les choix stratégiques faits sur l'aménagement touristique de la côte ne viennent pas compromettre l'établissement de ces activités.

### *d. Valoriser les ressources énergétiques*

Les énergies renouvelables représentent un marché à saisir et à développer en Corse. En plus de permettre l'utilisation de ressources naturelles de l'île, les énergies renouvelables peuvent être une réponse durable aux besoins d'indépendance énergétique du territoire.

#### **L'Électricité**

À ce jour, il n'existe pas sur le territoire de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables marines et aucune étude en la matière n'a été réalisée pour en appréhender le potentiel. Il convient donc, à court terme, de réaliser les études préliminaires pour statuer sur le potentiel et la faisabilité d'installations de production hydrolienne. Leur possible émergence doit être anticipée dans l'ensemble des documents d'urbanisme et de planification, afin que ces derniers ne soient pas bloquants pour la réalisation de projets pilotes que ce soit en mer, ou à terre, sur le littoral.

De la même manière, la possibilité de recourir à des dispositifs de stockage des énergies intermittentes, qui impliqueraient des échanges avec le milieu marin (exemple des stations de stockage à énergie de pompage-STEP) doit être prise en considération voire étudiée lors de l'élaboration des documents locaux de planification.

Dans l'attente de ces études, le SMVM encourage la mise en place de tout projet permettant de tendre vers l'autonomie énergétique de l'île, dans le cadre de l'exploitation d'une énergie durable. Il préserve néanmoins les secteurs identifiés comme présentant une vocation naturelle exclusive.

#### **La chaleur**

Le PADDUC promeut le renforcement urbain des polarités côtières et notamment, autour des ports et des mouillages organisés actuels. La concrétisation de cette intention se traduira nécessairement par des projets d'aménagement urbain à l'interface terre/mer. Aussi, dans le cadre de ces aménagements, il conviendra de rechercher les voies et moyens permettant d'optimiser l'exploitation du potentiel « maréthermique » pour répondre aux besoins des différentes constructions et équipements, nouveaux ou existants : boucle de chaleur à eau de mer pour le chauffage et la climatisation des quartiers littoraux.

### *e. Restaurer les stocks halieutiques*

Afin de pouvoir assurer durablement les activités de pêche, il est nécessaire, pour certaines espèces de veiller à la restauration des stocks.

Pour ce faire, des zones de non prélèvement sont créées par le préfet de région ou le ministre en charge des mers et des pêches maritimes, selon les cas. Les prud'homies de pêcheurs devront être associées et rendre un avis au regard de leur connaissance du milieu. Certains secteurs géographiques connaissant une plus forte pression de pêche, il est nécessaire d'en créer des supplémentaires dans le secteur d' Ajaccio et dans le secteur de la plaine orientale. Cependant, le statut des cantonnements de pêche, n'est pas toujours satisfaisant, car il ne permet pas de développer des moyens de gestion et de surveillance efficace et ces zones sont convoitées par les pêcheurs plaisanciers.

Aussi, il apparaît pertinent de se diriger vers des aires marines protégées à finalités halieutiques. Une étude est en cours en ce sens pour le secteur d' Ajaccio. Elle pourrait aboutir sur une expérimentation à reproduire en cas de succès. De plus, ce type de protection renforcerait encore l'image d'une pratique artisanale de la pêche, respectueuse de l'environnement.

#### *f. Poursuivre la recherche et favoriser le transfert d'innovations*

En parallèle, il convient de poursuivre les travaux prometteurs de STELLA MARE en partenariat avec l'IFREMER sur la restauration des stocks. Ils pourraient très prochainement aboutir à des premiers essais de « repeuplement » et avoir d'importants débouchés économiques via un transfert d'innovations technologiques vers les professionnels de la mer.

L'UMS STELLA MARE est centrée sur l'ingénierie écologique en domaine littoral et marin. Elle a pour objectif la maîtrise et la gestion intégrée des ressources halieutiques et littorales de Corse pour permettre un transfert des innovations technologiques vers les professionnels de la mer pour les aider dans la valorisation et la diversification de leurs productions, mais aussi dans la gestion et le renouvellement de leurs ressources en favorisant une pêche responsable et une aquaculture durable. Le projet scientifique du laboratoire est axé sur la recherche, le transfert et la sensibilisation et s'organise à partir de 14 programmes de recherche.

Elle s'inscrit dans la dynamique du développement des projets visant à transformer la recherche en richesse.

D'ores et déjà, son partenariat avec les aquaculteurs insulaires a permis de développer une aquaculture à forte valeur ajoutée dont la qualité est labellisée. C'est par la recherche qu'il a été possible d'envisager des techniques d'élevages plus durable, ne recourant presque plus aux antibiotiques.

Dans le cadre de ces programmes, la plateforme développe des procédés de productions d'alevins issus des ressources halieutiques corses pour ensuite réensemencer le milieu dans le but de restaurer les pêcheries à un niveau optimal et durable de production.

D'autres programmes ciblent des espaces à fort potentiel commercial comme l'oursin, le homard ou le Denti, et sont tous destinés au transfert de technologies innovantes vers les professionnels de la mer.

Par ailleurs, l'un des axes de recherche vise la préservation de la biodiversité et le maintien d'espèces patrimoniales caractéristiques du milieu marin insulaire, qui sont menacées, comme la patelle géante.

## 4 | Anticiper et gérer les risques littoraux

### A | Orientations en matière de gestion du risque érosion/submersion marine

Depuis quelques années un important travail est mené sur le suivi du trait de côte et l'évaluation des phénomènes d'érosion littorale sur l'ensemble du territoire français. De son côté, la Collectivité Territoriale de Corse, au travers de son Office de l'Environnement (OEC), en partenariat avec le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) et l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée & Corse, s'est engagée depuis plus d'une dizaine d'années sur la problématique de l'érosion côtière. Elle gère ainsi, depuis 2000, le Réseau d'Observation du Littoral (ROL) de la Corse, complété, depuis 2009, par le programme « Tempête ». Ces dispositifs ont pour vocation de mesurer la dynamique d'érosion et l'évolution du trait de côte, mais aussi d'en comprendre les mécanismes et les causes, et de mieux appréhender les impacts des tempêtes, notamment en matière de risque de submersion marine. Ceci, dans le but de fournir aux aménageurs publics locaux, une aide à la décision et des éventuels remèdes, afin de mettre en œuvre une véritable stratégie de gestion intégrée du trait de côte.

Face à des aléas côtiers d'érosion ou de submersion marine, la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte adoptée en 2012 prévoit, selon le contexte et les enjeux, différentes options :

- le recul stratégique ou la relocalisation des biens et services ;
- la non intervention ou le laisser-faire ;
- la lutte contre l'érosion en cherchant à maintenir le trait de côte à travers, soit des solutions souples d'entretien des dunes ou de rechargement des plages, soit des techniques plus dures, d'ouvrages de défense contre la mer, comme des brise-lames, les récifs artificiels...

L'arbitrage entre ces options stratégiques doit prendre en compte localement, à la fois le niveau d'aléas et les enjeux anthropiques et économiques, **étant entendu que le trait de côte est naturellement mobile et qu'il ne peut, ni ne doit, être fixé partout.**

En Corse, s'il semble que les enjeux humains soient moins importants que sur les côtes continentales touchées par l'érosion, il faut néanmoins noter que les enjeux économiques sont parfois significatifs car le phénomène impacte les installations de restauration, d'hôtellerie et de loisirs liées au tourisme en côte orientale, et que cette activité, outre son poids économique régional, a proportionnellement un poids encore plus fort sur cette côte. Il convient donc d'appréhender finement les conséquences éventuelles des choix d'aménagement sur cette économie, avant de les trancher. En outre, il est nécessaire d'associer les acteurs locaux à cette réflexion, en particulier, les industriels du tourisme.

Actuellement, l'État n'a pas encore prescrit, en Corse, de Plan de Prévention des Risques (PPR) littoraux d'érosion et de submersion marine car des études préalables restent encore à mener.

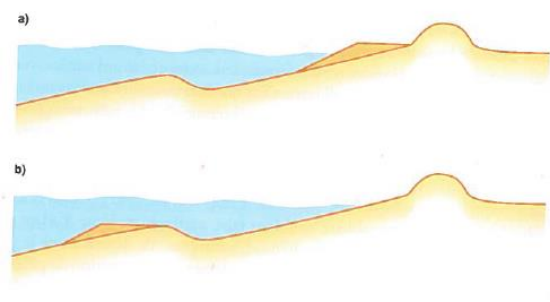
Aussi, dans l'attente de l'élaboration de ces documents, à laquelle les collectivités territoriales concernées (CTC, Conseils Généraux, EPCI, Communes) doivent être associées afin de mettre en œuvre, en particulier en Plaine Orientale, une stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte, cohérente avec la stratégie nationale et prenant en compte la problématique croissante de l'érosion côtière, il convient, d'ici 2020 :

- 1) de pérenniser le financement des études liées à la prévention des risques littoraux pour pouvoir :
  - a. poursuivre et renforcer l'observation du trait de côte et l'analyse de l'impact des tempêtes et de la houle pour comprendre et modéliser de façon précise le fonctionnement global du littoral et ainsi anticiper ses évolutions, notamment les risques encourus,
  - b. mieux appréhender les conséquences économiques des phénomènes d'érosion littorale et de submersion marine,
  - c. poursuivre l'analyse des différentes techniques de lutte contre l'érosion du trait de côte, pour pointer, sur la base des retours d'expériences existants, leur efficacité, leurs conséquences réelles, positives comme négatives, et leur applicabilité, en fonction des caractéristiques locales des littoraux,
- 2) de développer une stratégie partagée entre les acteurs publics (collectivités territoriales et État) et privés, et de créer un outil d'aide à la décision dans la gestion des risques littoraux ;
- 3) d'évoluer vers une doctrine de recomposition spatiale du territoire, lorsque la relocalisation des activités et des biens est inéluctable, compte tenu du risque encouru ;
- 4) de préciser les modalités d'intervention financière des acteurs publics (collectivités territoriales et État) et privés concernés ; la Collectivité Territoriale de Corse s'engage d'ores et déjà auprès des collectivités locales concernées, à les aider financièrement à mettre en œuvre la stratégie partagée. L'Établissement Public Foncier de Corse sera également mobilisé pour favoriser la recomposition spatiale.

Les orientations de gestion du risque érosion proposées sont conformes aux principes et recommandations émis par le gouvernement en matière de gestion intégré du trait de côte. **L'évaluation des enjeux et des zones soumises à l'aléa érosion montre que les zones concernées ne sont pas soumises à une forte urbanisation et ne présentent donc pas un fort enjeu humain. Elles présentent néanmoins, sur certains segments des enjeux économiques importants. Aussi, il est préconisé le recours aux méthodes dites « douces », au moins dans un premier temps.**

Le rapport du BRGM de 2012 (BRGM/RP-61650-FR) sur l'étude de la protection du littoral de la Plaine orientale de la Corse présente les différentes solutions envisagées pour les méthodes de gestion du trait de côte. Nous présenterons ici brièvement les méthodes douces qui correspondent à l'orientation proposée pour le littoral corse :

- + Le recul stratégique : relocalisation des biens et des services. Il permet une protection optimale sur le long terme mais cette méthode est onéreuse. Et peut être mal perçue par les usagers.
- + Le Laisser-faire : laisser l'évolution naturelle se poursuivre, méthode applicable pour des zones sans véritables enjeux uniquement.
- + Rechargement de plage : permet de limiter le phénomène d'érosion sans le stopper, besoin d'étude préalable du site et un suivi régulier ; Rechargement de l'avant-plage : cette méthodologie peut permettre dans certains cas



Rechargement de plage (a) ou d'avant-plage(b)-  
©CETMEF



de permettre un nouvel équilibre saisonnier du trait de côte en apportant un stock sableux suffisant sur l'avant-plage.

Cette technique pose cependant la question de la perturbation engendrée sur la zone de ponction. L'impact global sur l'environnement peut être dommageable.

- + Gestion souple des cordons dunaires soit par des ouvrages à effet brise vent (ganivelle), soit une gestion du passage des usagers, soit une consolidation par la végétation. La restauration de la dune est longue mais présente l'avantage d'une protection contre l'érosion et la submersion marine.



**Exemples de gestion souple du cordon dunaire (source BRGM)**

- + Systèmes de drainage des plages : peu adaptés aux plages très exposées aux vagues, système de drains placé sous la plage pour favoriser la sédimentation.
- + Le « by-passing » - rétablissement du transit littoral : permet de rétablir un transit stoppé par un ouvrage (débouché d'une rivière artificialisé, digue...), solution parfois coûteuse et nécessitant une étude d'impact sur la biodiversité importante.

Pour les zones présentant des enjeux majeurs et une grande sensibilité au phénomène d'érosion, un maintien du trait de côte par des solutions en dur pourrait être envisagé, ce après étude des possibilités des solutions dites « douces ». Parmi ces solutions, nous nous orienterons en priorité vers des solutions de types récifs artificiels ou structures en géotextiles après étude au cas par cas.



**Remplissage d'un boudin en géotextile**

Nous présenterons ici par secteur les orientations proposées pour chaque secteur différencié. Le secteur le plus concerné par les risques d'érosion et/ou de submersion marine est celui de la Plaine Orientale, portion basse et sans protection naturelle du cordon dunaire.

### *a. Le Cap Corse*

Les enjeux littoraux du Cap Corse restent globalement faibles à modérés, moins d'urbanisation, hors des zones mouillages forains denses, pression touristique essentiellement concentrée sur la côte sud-ouest.

De plus, d'après les études sur les suivis d'érosion, très peu de secteur sont concernés par l'aléa érosion marine.

Considérant l'ensemble de ces observations, la solution du laisser-faire semble la plus adaptée pour la majorité des secteurs.

Seules les plages autour de Saint-Florent peuvent présenter un risque modéré associé à une pression touristique et à la présence de constructions. Cependant, l'érosion est qualifiée de locale et nous ne disposons pas, à ce jour, d'information suffisante sur la tendance évolutive du site pour proposer une méthodologie adaptée aux conditions du site. De plus, le domaine maritime semble présenter une couverture d'herbiers et de roche importante limitant les interventions en domaine marin. À ce stade, le laisser-faire est donc préconisé avec si possible, la mise en place d'un suivi de l'érosion des zones à enjeux.



Secteur de Saint Florent - zone rocheuse en domaine littoral (source : evaway.fr)

### *b. La Côte Occidentale*

La côte occidentale est à dominante rocheuse, avec de nombreuses zones de falaises granitiques. Ce littoral est donc peu soumis aux risques d'érosion. D'après les études disponibles, seuls deux sites présentent une tendance érosive dans le temps. Les autres plages sableuses sont stables ou en équilibre saisonnier (alternance érosion/engraissement).

Parmi ces sites, le Golfe d'Ajaccio présente des enjeux importants à la fois du point de vue touristique mais aussi de l'urbanisation. Ce site présente un recul progressif du pied de dune en particulier de la zone nord. "Pour ce site, une restauration de la dune par végétalisation est une orientation envisageable. De plus les études montrent une diminution du stock sableux de l'avant-plage ce qui accroît les phénomènes d'érosion en période de tempête, un rechargement du domaine maritime peut donc aussi être envisagé mais pose la question de la dégradation du secteur où le sable aura été prélevé.



### Effet d'une restauration dunaire et du couvert végétal sur l'érosion

Un second site à tendance érosive est observé sur la commune de Figari, certaines plages sont en recul y compris dans la partie Nord du Golfe de Ventilegne. Ces sites bien que présentant une pression touristique par rapport en particulier aux mouillages forains, ne supportent que peu de constructions sur la frange littorale. Les enjeux ne justifient donc pas une orientation visant à des aménagements mais plutôt un laisser-faire.

#### *c. Bonifacio*

Les falaises du port de Bonifacio sont constituées d'une alternance de grès et de calcarénites. Il s'agit de roches sédimentaires particulièrement tendres et donc très sensibles à l'érosion éolienne et/ou marine. Ce type d'érosion entraîne la mise en surplomb des niveaux gréseux plus durs.<sup>20</sup> Aussi, de façon plus précise, le risque n'est pas ici l'érosion côtière mais plutôt, la chute de blocs.

#### *d. La Côte Orientale*

La plage de Santa Giulia située en fond de baie présente une tendance érosive importante sur le long terme et des enjeux socio-économiques non négligeables : forte pression touristique, infrastructures touristiques proches du trait de côte. Les études sur l'érosion du Réseau d'Observation du Littoral (ROL) de la Corse (BRGM) indiquent une perte importante au niveau de la flèche sableuse qui protège ce site. Une reconstruction par rechargement de ce cordon protecteur pourrait être proposée après études complémentaires des conditions hydrodynamiques du secteur. Mais se pose le point de savoir si l'impact sur le lieu de prélèvement du sable ne rend pas l'opération de rechargement contraire aux principes globaux de préservation.



**Baie de Santa Giulia - quelques infrastructures visibles**

Les travaux du BRGM sur la protection du littoral de la Plaine orientale présentent des orientations préconisées. Ce rapport tient compte des risques d'érosion et de submersion marine et intègre également les enjeux socio-économiques et environnementaux.

Les préconisations proposées par le BRGM sont reprises pour ces documents d'orientation dans le cadre du schéma de valorisation de la mer. Celles-ci sont définies en fonction de cellules sédimentaires identifiées sur le littoral, cellules limitées soit par les infrastructures portuaires soit les graus naturels. Celles-ci sont décrites dans le document diagnostique du SMVM.

#### **Cellule Lupino-Golo :**

<sup>20</sup>Rapport du CETE Méditerranée, sept. 2011, Bonifacio-Falaise du port, Détermination de l'aléa et solutions de mises en sécurité. Approuvé par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015 | Annexe 6 - Livre II | PADDUC | 91

- + L'objectif mentionné est de faciliter le transit naturel des sédiments et le laisser faire ;
- + Les techniques proposées sont essentiellement des techniques douces :
  - o Entretien du cordon dunaire
  - o Rechargement de plage
- + Pour les secteurs à forts enjeux, le recul stratégique est préconisé à moyen/long terme.

#### **Cellule Golo-Campoloro :**

- + L'objectif mentionné est la restauration du transit sud-nord et d'un espace de liberté ;
- + Pour ce faire les préconisations sont :
  - o Gestion du cordon dunaire,
  - o Rechargement ponctuel,
  - o By-pass sédimentaire,
  - o Laisser-faire.
- + Un recul éventuel des enjeux pourrait être à envisager en fonction du résultat des méthodes de protection/restauration du trait de côte.

#### **Cellule Campoloro-Tavignano :**

- + L'objectif mentionné est un laisser-faire en raison de la faible anthropisation de cette portion du littoral ;
- + Les méthodes de protection préconisées en fonction des secteurs sont :
  - o Un rechargement ponctuel,
  - o La restauration dunaire,
  - o Le by-pass.

#### **Cellule Tavignano-Solenzara :**

- + L'objectif principal mentionné est de laisser le milieu évoluer naturellement.
- + La solution technique proposée pour les zones à risques de submersion est :
  - o Gestion des cordons dunaires ;
- + D'autres méthodes douces pourraient être mises en œuvre pour les zones à enjeux.
- + Remarque : il n'existe à ce jour aucune donnée sur le risque érosion au droit de la commune de Sari-Solenzara présentant un fort enjeu socio-économique.

**De manière générale, les orientations proposées, qui devront être affinées en fonction d'études approfondies par secteur concerné, sont basées sur deux principes :**

- + Adopter une gestion douce du trait de côte ;
- + Préserver au mieux le caractère naturel des sites.

*Remarque : l'absence d'informations précises sur les aléas érosion et submersion marine à l'exception de la Plaine Orientale rend difficile la définition des préconisations à l'échelle du littoral corse.*

## B | Prévenir les risques inondations et technologiques

Le climat méditerranéen caractérisé par d'importants épisodes pluviométriques en automne, qui augmentent le phénomène d'écoulement des eaux de la terre vers la mer, rejetant dans le milieu marin les éléments en suspension transportés dans les boues.

Avec l'artificialisation des sols, les phénomènes pluviométriques d'automne sont d'autant plus problématiques, augmentant le transport de matières endogènes vers le milieu marin (hydrocarbures par exemple), et accélèrent les mouvements d'eaux, accentuant ainsi les risques d'érosion.

L'écoulement des boues et l'érosion (démultipliée en milieu urbain), accentuent les risques d'inondation du fait de l'obstruction des canalisations d'évacuation et la dégradation des berges.

En fonction de la répartition géographique de la population, et du mode développement urbain (en frange littorale, le long des vallées et des plaines), l'aléa inondation est à considérer dans les choix opérés en matière d'urbanisation et de zone d'urbanisation future.

À ce titre, sont concernées les basses vallées de la Gravona, du Prunelli, de la Figarella, du Stabiacciu, du Fium'Orbu, du Tavignano et du Golo, ainsi que les lagunes (étang de Biguglia).

Au regard de ces espaces sensibles soumis au risques, le SMVM précisera les orientations spécifiques à prévoir dans le cas où certains secteurs seraient soumis à un risque.



## Volet 2 | Les projets d'équipement et d'aménagement liés à la mer

*Le chapitre individualisé valant SMVM du PADDUC identifie les projets d'équipements et d'aménagement liés à la Mer tels que les créations et extensions de ports et les installations industrielles et de loisirs, en précisant leur nature, caractéristiques et leur localisation ainsi que les normes et prescriptions spéciales s'y rapportant (article 3 du décret du 5/12/1986).*





## 1 | Développement portuaire de commerce et d'industrie, et de plaisance

### A | Projet de remaniement et d'optimisation des activités de commerce et de plaisance

#### a. Ports de Calvi et d'Ile Rousse

Pour favoriser la complémentarité des infrastructures portuaires sur le territoire, les ports de commerces secondaires doivent se diriger vers une spécialisation de leurs activités. Cette spécialisation permettra de dynamiser le développement des activités de plaisance et de commerce en offrant des espaces et des infrastructures dédiées, mais permettra aussi de mieux gérer les flux et la navigation.

Les ports de Calvi et de l'Ile Rousse sont proches géographiquement et ne peuvent se développer indépendamment sur le trafic de passagers, de marchandises et l'accueil de la grande plaisance.

Un remaniement des activités est donc en cours de réflexion et consisterait à privilégier les activités de plaisance (et grande plaisance) sur Calvi et de transférer l'ensemble du trafic de commerce (trafic commercial fret et passagers) sur l'Ile Rousse.

### B | Projet d'extension portuaire combiné à un remaniement des activités plaisance et commerce

#### a. Port d'Ajaccio

Le plan de développement du port d'Ajaccio a pour objectif un fonctionnement plus harmonieux et plus respectueux des activités urbaines et portuaires avec :

- une sécurité accrue des personnes avec le déplacement des dépotages de produits pétroliers hors du centre urbain, la présence de ces activités de dépotage sur le littoral urbanisé de la baie d'Ajaccio obérant les projets de développement urbains, sociaux, économiques,
- un désengorgement de la circulation en centre-ville par la suppression du transit quotidien des poids lourds qui transitent par le port,
- une évolution significative des capacités du port, de son exploitation et de la sécurité.

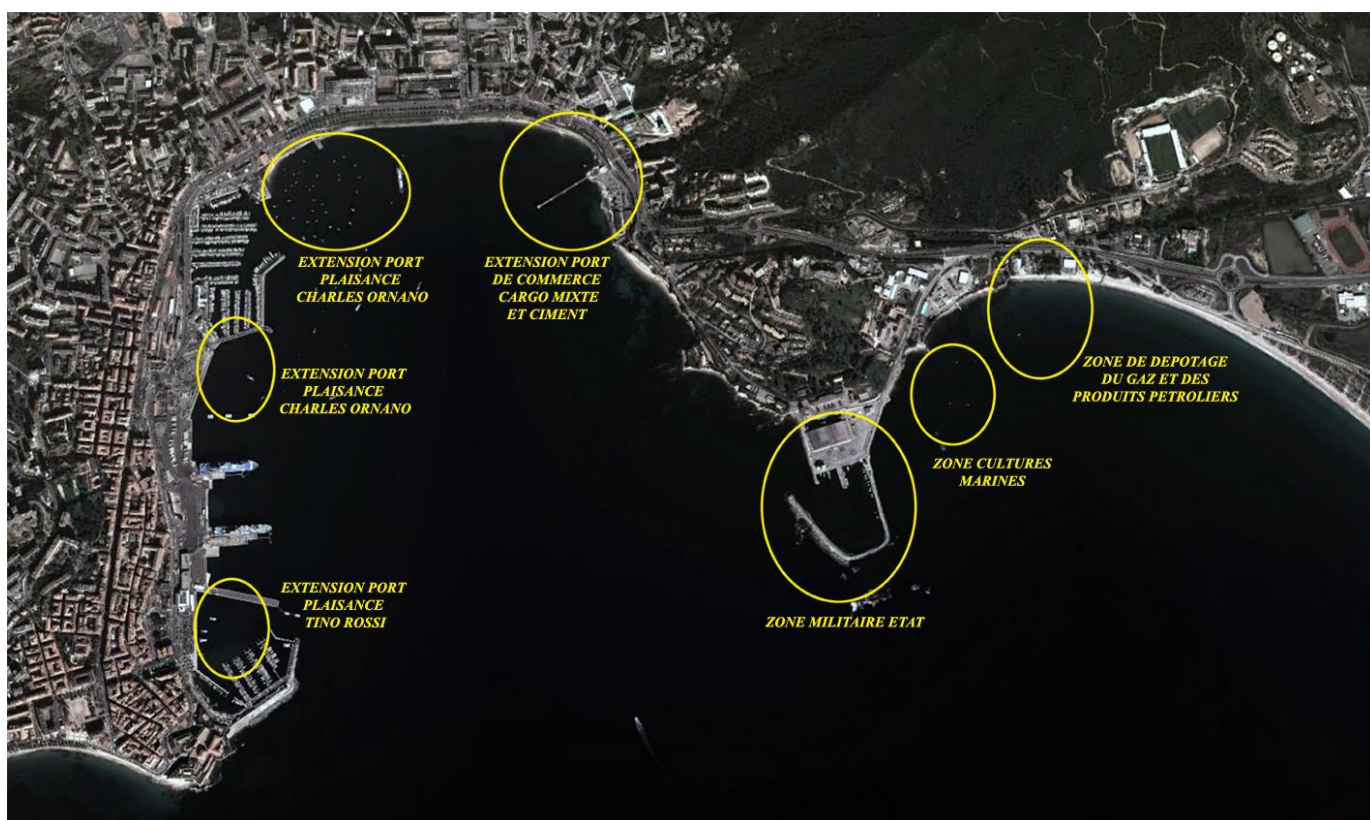
Il définit les deux aménagements principaux suivant : le transfert des dépotages de pétrole et de gaz sur le site du Ricanto, au droit d'un poste de dépotage de gaz existant et la réalisation d'un terminal fret sur le site de Saint Joseph pour accueillir les cargos mixte.

L'évolution à long terme du port d'Ajaccio comme port conteneur de *feeding* constitue une éventualité raisonnable, qui porte à envisager la création dès aujourd'hui de réserves foncières en arrière du port dans la perspective d'accueillir à l'horizon du PADDUC (2040) des activités logistiques de dégroupage. Ce point est évoqué dans l'axe stratégique 11 du SRIT.

Par ailleurs, des extensions des installations de plaisance de Tino Rossi et de Charles Ornano sont envisagées pour répondre :

- au projet de développement de l'offre plaisance en lien avec la proximité immédiate de l'aéroport et des ferrys permettant l'implantation d'entreprises de services et de bases de location ;
- au besoin de conserver une capacité d'accueil ponctuelle importante en cas de phénomène météo en raison du peu d'abris existants par vent violents de secteurs ouest entre Bonifacio et Calvi.

*Les aménagements du port d'Ajaccio*



### *b. Projet de création du port de la Carbonite et réaménagement du « vieux port »*

Le port de Bastia, principal port de commerce de l'Île, n'est plus adapté aux trafics actuels en raison de l'exiguïté de ses emprises et de son impossibilité à recevoir les navires de dernières générations en raison de leur taille. Il ne dispose plus de marge de manœuvre pour améliorer ses conditions d'exploitation, ne peut répondre aux exigences de la sécurité et de la sûreté, et ne peut accueillir les navires de croisières.

À l'issue du grand débat public organisé en 2007, où les différentes options d'aménagement ont été largement débattues, le site de la Carbonite a été retenu comme la seule alternative sur les plans techniques, économiques, urbanistiques et opérationnels. L'Assemblée de Corse a, lors de sa séance des 26 et 27 septembre 2007, conclu que le projet de construction d'un nouveau port à Bastia était un projet d'intérêt public majeur et a décidé de poursuivre les études de développement sur le site de la Carbonite. Néanmoins, les évolutions prévisionnelles de trafic ayant présidé au dimensionnement initial du projet devront raisonnablement être réexaminées au regard des baisses notables de trafics passagers et fret observées au cours des deux dernières années en vue du dimensionnement définitif du projet.

Le projet étudié doit comprendre à terme :

- de 7 à 9 postes à quais pour les navires de ligne régulière (cargos mixtes et ferries) et pour les navires cimentier, dont certains susceptibles d'accueillir également de grands navires de croisières ;
- des terre-pleins d'une superficie d'environ 15 ha
- une voie de desserte en partie nouvelle permettant de renvoyer le trafic induit par le port au Sud de Furiani jusqu'à la RN 193 à 2X2 voies
- un terminal multimodal avec une gare routière et ferroviaire

La requalification des infrastructures actuelles devra être organisée à la suite d'une étude de complémentarité avec le nouveau port notamment pour l'accueil de la croisière de luxe et de la grande plaisance.

#### *Les aménagements du port de Bastia*



→ Cf. Volet 1 | 2.A- stratégie de développement des activités industrialo-portuaires.

## C | Projet d'extension de ports de plaisance

### a. Solenzara

Le port de plaisance de Sari-Solenzara est un port mixte, de plaisance et de pêche, d'une capacité de 450 emplacements dont 89% sont dédiés à la plaisance (dont 150 accessibles au passage), 4,5% aux pêcheurs et 6,5% aux professionnels (club de plongée, location de plaisance, SNSM...).

La commune s'est engagée depuis trois ans dans une gestion dynamique et rigoureuse de la capacité d'accueil de son port, en optant avec l'Union des Ports de Plaisance Corses pour une centrale de réservation Internet « MAGELANRESA ». Cette gestion de l'accueil programmé lui a permis d'optimiser le nombre d'escales tout en disposant d'une connaissance fine de l'évolution de la clientèle et de ses attentes.

Aujourd'hui, le nombre des bateaux faisant escale à Solenzara est évalué à 3370 unités par an pour 27 855 nuitées. Par ailleurs, elle doit gérer une liste d'attente de 400 demandes de place à l'année sur le port.

L'enjeu du projet d'extension est à la fois d'agrandir l'enceinte portuaire et sa capacité d'accueil en doublant sa superficie, mais également de rendre le plan d'eau plus sûr en limitant l'entrée de houle.

Des études de faisabilité et de marché ont été réalisées, et la solution la moins impactante environnementalement parlant a été choisie et le projet est désormais soumis à enquête publique. Le port pourrait être agrandi au Sud de son implantation actuelle.

### b. Porto-Vecchio

Aujourd'hui, si le port de Porto-Vecchio est le mieux équipé de l'extrême sud, l'infrastructure est néanmoins :

- trop petite pour répondre à une demande de plus en plus importante aussi bien pour la population locale que pour les plaisanciers estivants ;
- insuffisante et inadaptée aux besoins, notamment pour l'entretien ou la réparation des bateaux ;
- enfin, sur le plan économique, sa taille freine le dynamisme des entreprises locales et ne permet pas de transformer bon nombre d'emplois saisonniers en emplois permanents.

Pour pallier ces déficiences, la Ville propose un grand projet : Porto Neo. Ce projet d'extension, soumis à concertation, propose une extension vers le large pour offrir 474 anneaux supplémentaires, portant ainsi le nombre de places à 854. La création de ces anneaux passera à la fois par une réorganisation du bassin actuel et en créant deux autres bassins :

Un bassin intérieur de 134 places, aménagé sur un terrain vague autrefois gagné sur la mer, limité par son accès aux unités moteurs de petite taille.

Un bassin extérieur de 340 anneaux destiné à l'accueil de la moyenne et la grande plaisance.



### c. Macinaggio

Un projet de réfection et d'extension du port de Macinaggio est également lancé. Ce port est le troisième des ports de Corse (utilisant MAGELAN) en matière de touchées au port, il est nécessaire de mettre en phase ses équipements avec son rôle structurant pour la plaisance insulaire.

Par ailleurs, les échanges avec les communes ont fait ressortir que divers projets portuaires étaient envisagés sur la côte Ouest.


En outre, des projets de ZMEL sont en cours de réflexion, d'étude, voire d'instruction, à Saint Florent, Favone, Sainte Lucie de Porto-Vecchio, Palombaggia, Cala di i Purcilli, Rondinara, Sant'Amanza, Tizzano, Campomoro, Lava. Le SMVM ne traite pas de ces cas particuliers et ne statue pas sur leur faisabilité et leur opportunité qui reste encore aujourd'hui à étudier ; il fixe un cadre qui devra permettre d'aiguiller ces choix d'aménagement et d'équipement.


**Projet en mer identifiés**


**Ajaccio**


-  Extension des ports de commerce et plaisance  
Remaniement des activités

**Bastia**

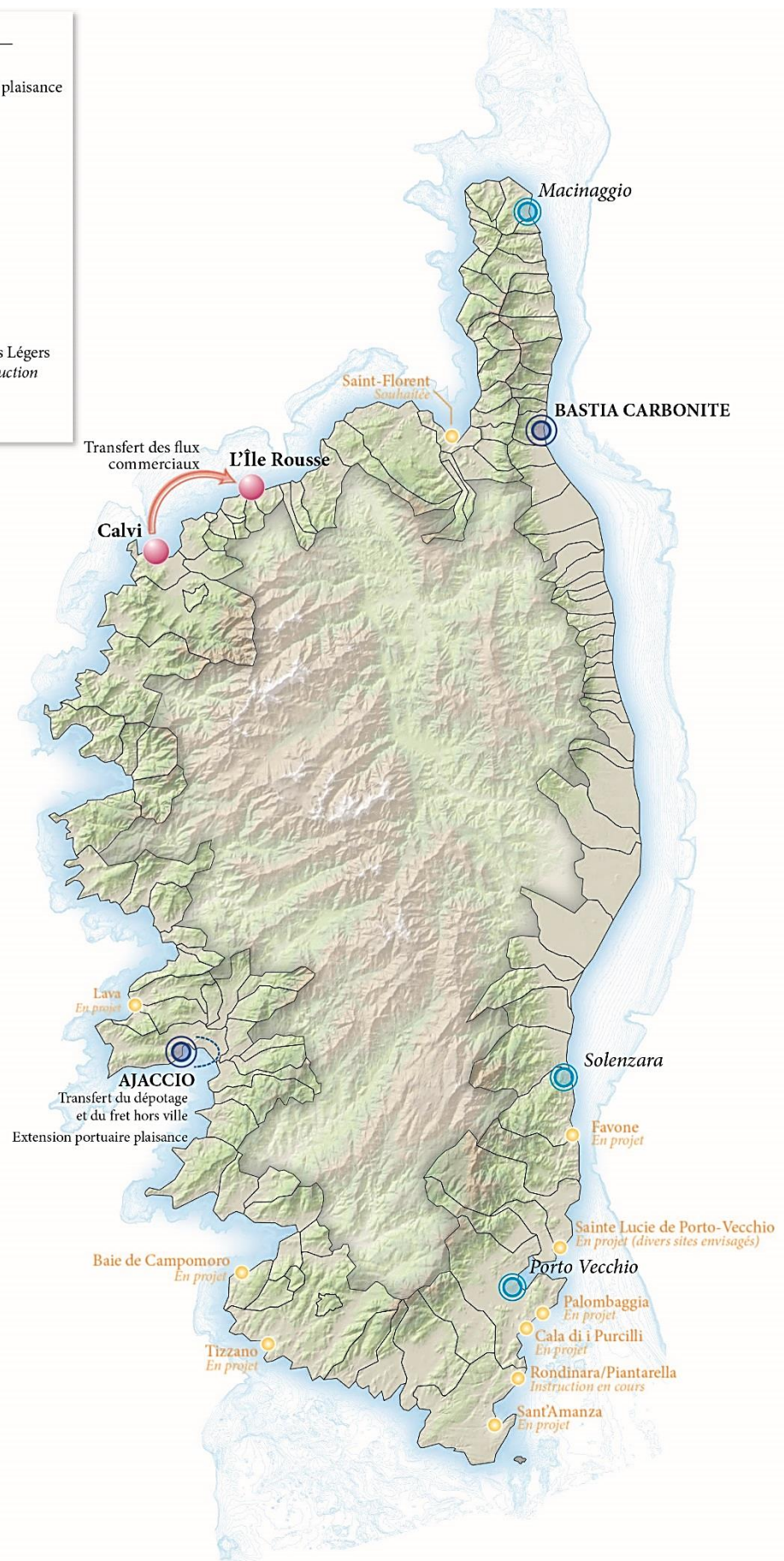
-  Création portuaire  
Remaniement des activités

-  Extension des ports de plaisance

-  Spécialisation des ports de baigne:  
Calvi: grande plaisance et croisière  
L'Île Rousse: commerce

-  Zone de Mouillage et d'Equipements Légers  
*Souhaitée/En projet /En cours d'instruction*

10 km



## 2 | Aménagement de secteurs proches du rivage pour le développement des activités participant à la mise en valeur de la mer

Les SER du PADDUC (Secteurs à Enjeux Régionaux) prennent en compte, dans leurs orientations, la stratégie de développement du SMVM et ses orientations thématiques. Ils tiennent compte en particulier :

- des besoins en aménagement de foncier à vocation économique proche de la mer pour les industries nautiques et les activités industrialo-portuaire ;
- des besoins induits par la requalification urbaine des ports, leur optimisation et le renforcement de leur rôle dans la desserte des territoires et les fonctions urbaines.

Ainsi, les SER de :

- Ajaccio-Aspretto ;
- Bastia - Sud - Arinella ;
- Porto-Vecchio ;
- Propriano ;
- Calvi Est ;
- L'Île Rousse ;
- Saint-Florent ;
- Bonifacio - Sant'Amanza ;
- Macinaggio. ;

incluent les orientations stratégiques du SMVM.

**Les SER ne sont pas voués a priori, mais ils doivent faire l'objet d'un aménagement d'ensemble, sous maîtrise publique, garante de l'intérêt général et du respect des orientations qui leur sont données.**

- ➔ Cf. Livret IV - Schéma d'Aménagement Territorial pour plus d'indications sur les SER et leurs orientations.





## **Volet 3** | Les prescriptions du chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer





Les prescriptions du chapitre valant SMVM traduisent les orientations dégagées pour le littoral mais ne se substituent pas aux prescriptions définies par le PADDUC pour l'ensemble du territoire régional. Elles les complètent et les précisent en procédant à :

- + L'établissement de règles spécifiques ;
- + L'identification des équipements liés à la mer autorisés.
- + La définition des vocations du littoral ;
- + La traduction des modalités d'application de la Loi Littoral.

Certains points, détaillés dans le rapport, font l'objet de cartes de synthèse. Ces cartes ont, au même titre que les règles écrites, une portée réglementaire.

Les prescriptions et cartes réglementaires du PADDUC et celles de son chapitre SMVM doivent, dans le périmètre défini pour ce chapitre, faire l'objet d'une application conjointe et simultanée.

Comme les autres prescriptions du PADDUC, les prescriptions du chapitre valant SMVM s'imposent aux documents d'urbanisme locaux, c'est-à-dire aux Schémas de Cohérence Territoriale, et, en l'absence de SCoT, aux Plans Locaux d'Urbanisme, ainsi qu'aux cartes communales ou documents en tenant lieu, dans un rapport de compatibilité, c'est-à-dire l'obligation de ne pas contrarier, de ne pas faire obstacle à la norme supérieure que constitue le PADDUC. Les options fondamentales de ce dernier ne peuvent être remises en cause par les SCOT, PLU, cartes communales, etc.



## 1 | Les modalités d'application de la loi « Littoral ».

Afin d'éviter les redondances et dans le souci d'en permettre une identification facile, les précisions des modalités d'application de la loi « Littoral » font l'objet d'un livret à part en annexe 3 du PADDUC. Cette annexe conserve un caractère prescriptif et répond à l'habilitation spécifique du PADDUC au titre de l'article L.4424-11-I du code général des collectivités territoriales(CGCT). Elle est tout autant constitutive du PADDUC que ce présent chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer.

La localisation des espaces remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, accompagnée de fiches descriptives, qui répond à l'habilitation du PADDUC au titre de l'article L.4424-12-I du CGCT, fait quant à elle l'objet de l'annexe 5 du PADDUC. De la même façon cette annexe conserve un caractère prescriptif ; elle tient lieu de décret d'application de l'article L. 146-6 du code de l'urbanisme pour la Corse.

## 2 | La vocation des espaces maritimes et littoraux

### A | Principe de zonage et de classification des vocations

Ce chapitre est accompagné d'une carte au 1/100 000 jointe au document. Cette carte affiche les vocations exclusives et prioritaires des espaces sur l'ensemble du périmètre du SMVM de Corse.

Cette carte a pour objectif de présenter les principales vocations de façon synthétique, mais seule la lecture des vocations par site permet de connaître les priorités qui leur sont affectées, dans un objectif général d'organisation des usages. Elle identifie les espaces, mais n'a pas pour objectif de les délimiter à l'échelle parcellaire. Pour les espaces terrestres, cette délimitation revient aux documents communaux d'urbanisme qui justifient de leur choix et de la compatibilité avec la carte des vocations.

#### a. Rappel des principes du zonage des vocations

Le chapitre individualisé valant SMVM définit la vocation des espaces littoraux, lagunaires et maritimes dans une logique d'organisation des fonctions sur le territoire et de limitation des conflits d'usages pénalisants pour certaines activités.

Dans ce cadre, et en cohérence avec les priorités affichées dans ce document, la définition des vocations garantit aux activités faisant l'objet de vocations prioritaires (pêche, aquaculture) un accès permanent à la ressource sur l'ensemble du territoire. Les prescriptions proposées dans ce chapitre ont donc pour objectif, sur les secteurs où ces activités/vocations sont prioritaires, d'obliger les autres activités à organiser leur activité et leur développement en prenant en compte les contraintes liées aux vocations prioritaires.

En outre, au-delà de l'attribution d'une ou plusieurs vocations à une zone, cette cartographie doit permettre de mener une véritable stratégie de gestion intégrée du territoire et de tenir compte de la vocation des espaces avoisinants lorsque des usages ou aménagements sont envisagés et qu'ils peuvent avoir des effets induits compromettant la vocation des espaces voisins. Ainsi, la vocation d'un espace peut conditionner également les usages voisins, elle ne se limite pas toujours au périmètre d'un espace.

#### b. La classification proposée dans la carte de vocations des sols

Chaque espace est décliné au regard des différentes activités ou occupations qui s'y développent. Cette classification donne lieu à une définition de vocation selon la déclinaison suivante :

Vocations	Symbole
Protection des milieux et des équilibres biologiques terrestres et maritimes	N
Agricole	A
Aquacole	C
Activités de pêche professionnelle	P
Activités balnéaires, accueil de la plaisance, loisirs	T
Activités industrialo-portuaire / sécurité maritime et navigation	IP

## B | Hiérarchisation des vocations

L'attribution d'une vocation est effectuée à titre exclusive ou prioritaire.

### a. *Les vocations exclusives*

Lorsqu'une vocation exclusive est retenue sur un espace, seules les activités relevant de cette vocation peuvent y être pratiquées, à l'exclusion de tout autre usage. Un site peut se voir attribuer plusieurs vocations exclusives. Dans ce cas, seules les vocations définies sont envisageables, à l'exclusion de toute autre. L'ordre des symboles correspond à une hiérarchisation des priorités donnée à ces vocations (Par exemple l'écriture NC donnera la priorité à la vocation de protection sur celle de l'activité aquacole).

**La vocation exclusive d'un site est annotée sur la carte des vocations par un indice « e ».**

**Sauf précision contraire expressément formulée dans le tableau de prescriptions associées aux sites ci-après, le caractère exclusif d'une vocation n'exclut pas la navigation et la baignade, qui relèvent du principe de libre circulation.**

### b. *Les vocations prioritaires*

Lorsqu'une ou plusieurs vocations prioritaires sont retenues sur un même espace, toutes les autres activités sont envisageables, à la condition impérative qu'elles se conforment aux contraintes imposées par les activités relevant de vocations prioritaires, dans l'ordre des symboles portés sur la carte des vocations.

**La vocation prioritaire d'un site est annotée sur la carte des vocations par un indice « p ».**




## Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse

### SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER --

### CARTE DES VOCATIONS

**Vocations exclusives**

□

**Vocations du littoral**

**Vocation prioritaire 1**

- A- Agricole (Z1.1)
- N- Naturelle
- T- Plaisance et loisirs

**Vocation prioritaire 2**

- A- Agricole (Z1.1)
- C-Aquaculture
- P-Pêche
- T- Plaisance et loisirs

**Vocations des espaces marins**

**Vocation prioritaire 1**

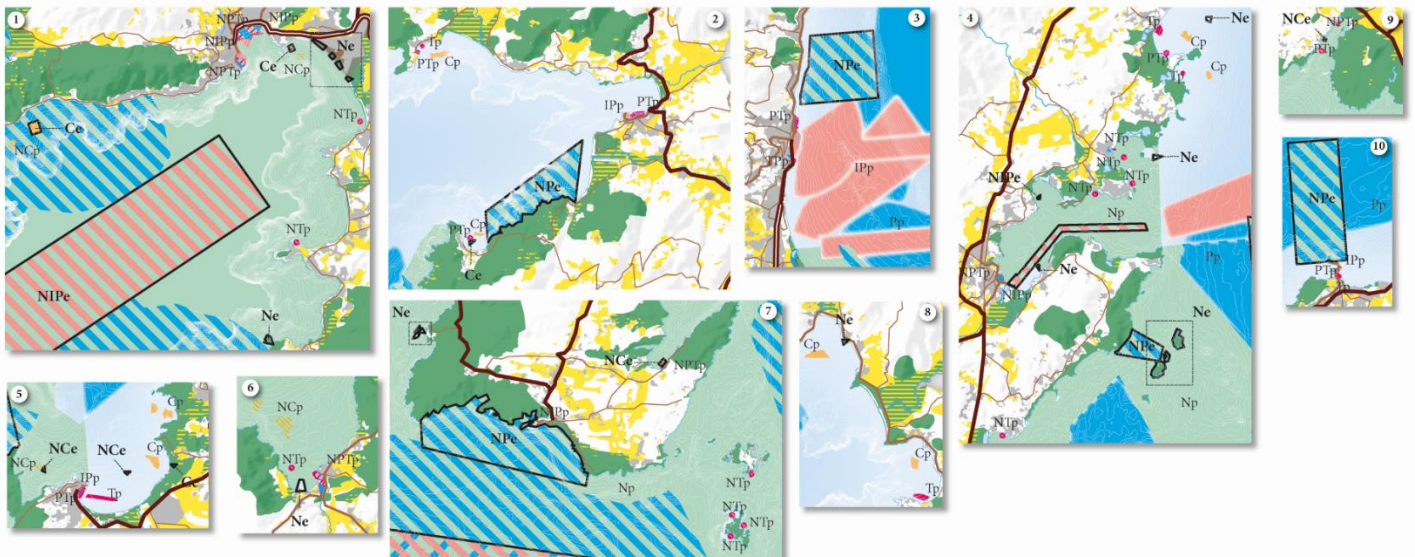
- C-Aquaculture
- IP-Industriale-portuaire
- N-Naturel
- P-Pêche
- T-Plaisance, loisirs, navigation

**Vocation prioritaire 2**

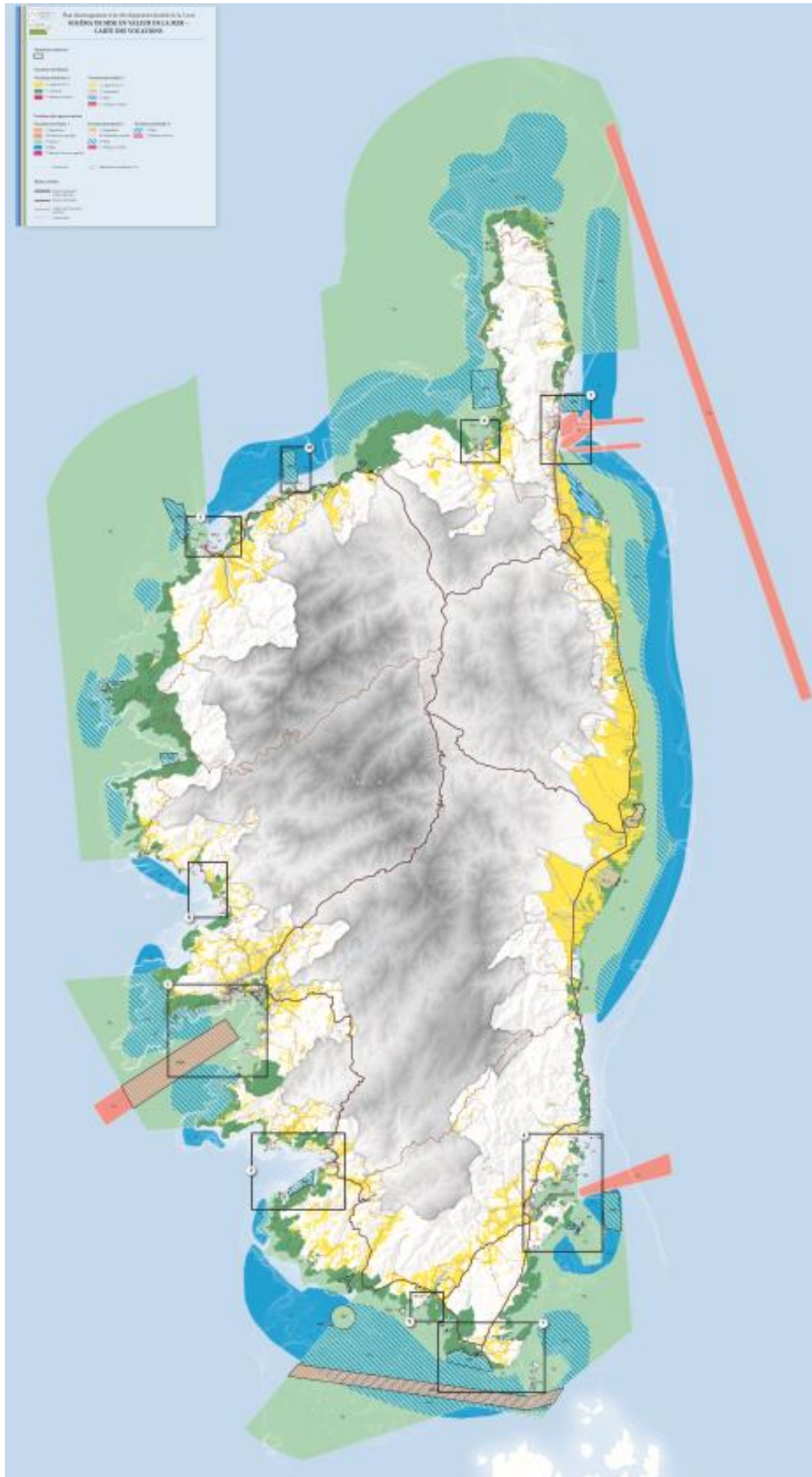
- C-Aquaculture
- IP-Industriale-portuaire
- P-Pêche
- T- Plaisance et loisirs

**Vocation prioritaire 3**

- P-Pêche
- T- Plaisance et loisirs







## C | Les vocations & leurs prescriptions associées

### Vocation N | Les milieux sensibles ou remarquables et équilibres biologiques terrestres et maritimes à préserver

L'objectif de cette vocation est d'assurer la préservation des milieux naturels littoraux en instaurant des règles d'usage sur ces milieux. La vocation concerne donc des espaces terrestres ou marin présentant un intérêt particulier pour le littoral (paysager comme écologique), pour le fonctionnement des milieux marins et lagunaires, et des bassins versants auxquels ils sont rattachés.

Ces espaces identifiés sur le document graphique permettent la préservation des espaces et milieux que sont :

- + les éléments du système hydrographique : cours d'eau et leurs espaces de fonctionnalité, zones humides.
- + les espaces remarquables de la loi littoral (voire chapitre « modalités d'application de la loi littoral)
- + les terrains acquis ou en cours d'acquisition par le Conservatoire du Littoral de Corse et les services Espaces Naturels Sensibles des deux départements (Haute-Corse et Corse du Sud)
- + les périmètres de réserves naturelles et de réserves de biosphère existantes
- + Les sites bénéficiant d'un arrêté de protection de Biotope

#### Prescriptions générales

- Dans les zones N identifiées sur la carte des vocations, sont interdits :
  - les travaux de comblement et tous travaux susceptibles de détruire ou de modifier le biotope et porter atteinte à la faune et la flore présentes sur ces sites,
  - les travaux ou aménagements susceptibles de modifier les berges, leur profil et la nature du substrat, sauf disposition particulière (ouvrages nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, ...).
  - tout projet, non reconnu d'intérêt général porté par la collectivité publique, relevant d'installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA) soumis à déclaration ou autorisation **au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement**, et/ou relevant de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (L.512-1 du code de l'environnement)
- Pourront être envisagés dans les zones Np (naturelle prioritaire) à condition de respecter les prescriptions du livret V du PADDUC :
  - les aménagements légers au sens de l'article R.146-2 du code de l'urbanisme et dans les conditions qu'il prévoit, sous réserve d'autres réglementations plus contraignantes et des prescriptions particulières édictées ci-après ;
  - sauf dispositions particulières liées à une réglementation préexistante, les cultures marines sont possibles sur les espaces Np, dans le respect du biotope et des peuplements biologiques en place. Les élevages rejetant des effluents sans traitement réglementaire ne sont pas compatibles avec la vocation de ces espaces.

- Les projets d'intérêt général portés par la collectivité publique, relevant d'installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA) soumis à déclaration ou autorisation au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement et/ou relevant de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (L.512-1 du code de l'environnement)
- Pour les zones Np terrestres, les dérogations prévues par la loi « Littoral » à l'article L-146-8 du code l'urbanisme demeurent applicables.

Prescriptions particulières			
N°	Espaces concernés	Vocation	Prescriptions particulières
1	Cantonnement de CALVI Cantonnement de PIANA PORTO Cantonnement de BASTIA Cantonnement de l'ILE-ROUSSE Cantonnement de PORTO-VECCHIO Cantonnement de BONIFACIO Cantonnement de PROPRIANO Cantonnement de SAINT-FLORENT Zones de non prélèvements R.N.C. des Bouches de Bonifacio	NPe NPe NPe NPe NPe NPe NPe NPe	Cette prescription touche les sites de préservation des ressources halieutiques créés à l'initiative des prud'homies de pêcheurs pour assurer la régénération des stocks halieutiques et permettre à leur activité de pérenniser. La pratique de la pêche professionnelle ou de loisir y est strictement interdite.  Le P signale que ces zones relèvent des orientations pour le développement de la filière. La vocation naturelle y est exclusive de tout autre usage.
2	Réserve marine de Scandola	NPe	Sur cette zone, la vocation naturelle est prioritaire et seules les activités de pêche professionnelle y sont autorisées. Les activités de loisirs sont tolérées mais encadrées: Pêche sous-marine et de plaisance interdites; plongée interdite, prélèvements interdits et mouillage autorisé du lever au coucher du soleil.
3	Réserve intégrale de Scandola	Ne	La réserve intégrale a une vocation naturelle exclusive.
4	Dunes de SOLARO et marais de LECCIA Ilot de la GIRAGLIA Ile de CAPENSE Formation récifale de St FLORENT Étang de FOCE et dunes de l'OSTRICONI Étang de CANNUTA Grotte marine de TEMULI / SAGONE Dunes de SOLARO et marais de LECCIA Ile de PIANA Ilot de ROSCANA Ilot de CORNUTA Basse vallée de l'ORTOLO Cordon dunaire d'URBINO CAMPO DELL'ORO Iles BRUZZI et ilot aux Moines Archipel de la TONNARA Ilots de STAGNOLU et de ZIGLIONE Îles Finocchiarola Îles Cerbicales Ilots autour des Lavezzi	Ne	Cette prescription concerne les zones bénéficiant d'un arrêté de protection de biotope et les îles et ilots où le débarquement est interdit. Leur vocation est exclusivement naturelle. Toutes les activités susceptibles de porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux et/ou à la survie des espèces protégées y vivant y sont interdites.

5	<p>CAP CORSE NORD ET ILE FINOCCHIAROLA, GIRAGLIA PORTO/SCANDOLA/REVELLATA/CALVI/CALANCHES DE PIANA</p> <p>AGRIATES</p> <p>Baie de Stagnolu, golfu di Sognu, Golfe de Porto-Vecchio</p> <p>Bouches de Bonifacio, Iles des Moines et Lavezzi</p> <p>Capu Rossu, Scandola, revellata, Calvi, Golfe de Porto</p> <p>Grand herbier de la côte orientale</p> <p>Iles Sanguinaires, golfe d'Ajaccio</p> <p>Pointe de Senetosa et prolongements</p> <p>Iles des Moines</p> <p>RNC étang de Biguglia</p>	Np	<p>Les sites Natura 2000 ainsi que les réserves naturelles et le parc marin sont des espaces remarquables possédant un système de gestion. Ils ont donc une vocation naturelle prioritaire.</p> <p>Ces sites n'ont pas vocation à accueillir des usages industrialo-portuaires nouveaux. Le développement d'autres activités comme les loisirs ou la pêche et l'aquaculture sont possible dans le respect de la vocation prioritaire de protection et de préservation du milieu, et des documents d'objectifs existants pour les sites.</p> <p>En application du Code de l'Environnement, il convient de déterminer si le projet ou l'activité prévue sur le site peut avoir un effet significatif sur les habitats et les espèces végétales et animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Une évaluation d'incidences Natura 2000 est obligatoire.</p> <p>La pêche au chalut est interdite sur les herbiers de Posidonie. Le mouillage forain est également à proscrire sur cet habitat.</p>
6	R.N.C Bouches de Bonifacio	Np	<p>Le parc marin des bouches de Bonifacio est un espace remarquable possédant un système de gestion propre. Il a une vocation naturelle prioritaire.</p> <p>Il n'a pas vocation à accueillir des usages industrialo-portuaires nouveaux. Le développement d'autres activités comme les loisirs ou la pêche sont possibles dans le respect de la vocation prioritaire de protection et de préservation du milieu, et des documents d'objectifs existants pour les sites.</p> <p>En application du Code de l'Environnement, il convient de déterminer si le projet ou l'activité prévue sur le site peut avoir un effet significatif sur les habitats et les espèces végétales et animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Une évaluation d'incidences Natura 2000 est obligatoire.</p> <p>La pêche au chalut est interdite sur les herbiers de Posidonie. Le mouillage forain est également à proscrire sur cet habitat.</p> <p>Les activités aquacoles sont interdites dans le périmètre de la réserve (ferme aquacole de Sant' Amanza exclue du périmètre ; son extension ne peut, de fait, qu'être limitée)</p>
7	Zone de protection renforcée de la Réserve des Bouches de Bonifacio	Np	<p>Pêche sous-marine interdite</p> <p>Activités aquacoles interdites.</p> <p>Le mouillage doit être encadré. Il devra être réglementé.</p>

## Vocation A | Les Espaces Stratégiques Agricoles (ESA)

Ces espaces correspondent aux espaces stratégiques agricoles identifiés et protégés dans cette vocation dans le cadre du projet du PADDUC.

Situés pour l'essentiel au sein du périmètre du SMVM, ils couvrent la majeure partie de la plaine orientale et des plaines agricoles de la Balagne, des vallées de la Gravona, du Prunelli et du Rizzanese, du plateau bonifacien, de la trinité et des plaines de Porto-Vecchio, soit les séquences littorales de plaines et de vallées.

De manière générale, ces secteurs, ne peuvent accueillir aucune extension d'urbanisation à l'exception de constructions liées à l'activité agricole. Cependant quelques dérogations existent. Ces espaces font l'objet de prescriptions spécifiques dans le livret 4 du PADDUC « orientations réglementaires » précisant ce qui y est interdit et ce qui y est possible. Ils font l'objet d'une délimitation au 1/50 000. C'est à la délimitation de cette carte et à ces prescriptions qu'il faut se reporter pour ces espaces.

Dans le système des vocations qui est celui du SMVM, il leur est attribué une vocation prioritaire. Ce système de vocation permet de mieux appréhender leur articulation avec les différents usages littoraux et maritimes.

### Prescriptions générales

- Pourront être envisagés dans les zones Ap (agricole prioritaire) sous réserve de respecter les prescriptions du livret V du PADDUC :
  - Les projets d'intérêt général porté par la collectivité publique, relevant d'installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA) déclarés ou autorisés au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement et/ou relevant de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement enregistrées, déclarées ou autorisées (L.512-1 du code de l'environnement).
  - L'adaptation, la réfection et le changement de destination des constructions existantes nécessaires à l'activité agricole à condition de justifier de l'intérêt qu'auront ces constructions pour l'activité agricole et de démontrer que l'activité agricole exercée nécessite la présence permanente et rapprochée du bâtiment.
  - Les bâtiments d'exploitations agricoles situées dans les communes littorales et dont l'activité serait incompatible avec le voisinage des zones habitées, à condition que ces dernières soient implantées, en dehors des espaces proches du rivage.
  - Tout autre projet qui serait défini dans le SAT.

### Prescriptions particulières

N°	Vocation	Prescriptions particulières
	NAP	Dans les espaces agricoles situés en ERC (Espaces Remarquables ou Caractéristiques du littoral) peuvent s'exercer les activités agricoles, sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte à la préservation des milieux, la vocation naturelle étant prioritaire devant celle agricole Y est autorisé la réalisation des aménagements légers tels que définis à l'article R.146-2 du code l'urbanisme et dans les conditions qu'il prévoit.

## Vocation C | Les espaces liés aux espaces d'exploitation de ressource aquacole

Les enjeux en termes de ressources marines et d'exploitation de celles-ci sont forts sur le territoire corse.

Compte-tenu des objectifs de développement de cette filière du PADD, des orientations de développement ci-avant, la vocation aquacole est prioritaire et justifie que des espaces lui soient entièrement réservés, à la fois en mer ou en lagune pour le positionnement des installations (tables conchylicoles ou cages en mer), et à terre pour le débarquement et le stockage des marchandises et du matériel.

Les sites actuels de production, ainsi que les sites propices de l'activité, tels qu'identifiés dans le Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine (SRDAM) ont donc été intégrés à la carte des vocations.

Le développement de la filière aquacole est prioritaire sur le territoire corse, au niveau des sites de production existants, les autres activités doivent s'organiser et limiter leur développement de manière à respecter la vocation prioritaire de l'aquaculture.

De plus, dans les zones dédiées aux cultures marines, la qualité des eaux est primordiale et doit être préservée.

Pour les sites propices, le développement de sites de production doit être prioritaire, dans la mesure où celui-ci ne porte pas d'atteinte à une vocation naturelle. L'implantation de nouveaux sites est de toute façon soumise à la réalisation d'études règlementaires en application du code de l'Environnement qui conditionneront le positionnement, la délimitation et le type de production du site.

### Prescriptions générales

- Les zones de concessions aquacoles sont dédiées aux cultures marines, la circulation y est donc réservée aux embarcations des professionnels.
- Ces espaces aquacoles existants n'ont pas vocation à accueillir la pratique de loisir de plaisance ou de pêche.
- Pour les espaces aquacoles propices, la vocation culture marine n'est pas une vocation exclusive mais prioritaire. C'est-à-dire que l'implantation de site de production doit être privilégiée devant tout autre projet et les éventuels projets ne doivent pas porter atteinte au potentiel aquacole du secteur.
- Sous réserve d'une étude démontrant l'absence d'impact sur le potentiel aquacole ou la ferme aquacole existante, de nouveaux rejets urbains liés à des extensions de l'urbanisation ne peuvent être réalisées à moins de 500 mètres de ces espaces. Le règlement des documents d'urbanisme doit en tenir compte.
- Devront être intégrés dans les documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT, PLU), et notamment dans les communes littorales :
  - Des secteurs à terre facilitant l'activité aquacole, où la création de pontons sécurisés et d'espaces de stockage garantissant le processus de conservation de denrées alimentaires, sont autorisés. Ces espaces peuvent être mutualisés avec ceux liés aux activités de pêche.

Prescriptions particulières			
N°	Espaces concernés	Vocation	Prescriptions particulières
8	Les fermes aquacoles existantes hors sites naturels remarquables	Ce	<p>Ces sites ont une vocation exclusivement dédiée aux cultures marines. La circulation est réservée aux embarcations professionnelles nécessaires aux aquaculteurs et conchyliculteurs.</p> <p>Ces espaces n'ont pas vocation à accueillir la pratique d'activités de loisirs, ni de pêche ou de plaisance. Les professionnels de l'aquaculture travaillant sur ces zones doivent bénéficier d'un accès prioritaire à la terre se situant à moins de 40 min de trajet de leur site de production</p>
9	Les fermes marines existantes comprises dans un site naturel remarquable	NCe	<p>Le positionnement de ces sites dans un espace remarquable bénéficiant d'une vocation de protection des milieux fait que la vocation de ces zones est exclusive mais partagée entre la vocation naturelle et la vocation aquacole.</p> <p>Les zones C situées dans secteurs N doivent impérativement répondre aux exigences environnementales nécessaires à la préservation des habitats et des espèces d'intérêt écologique fort comme l'herbier de Posidonie. Dans le cas où ces activités impacteraient de façon trop importante l'habitat naturel à préserver, elles seront interdites sur la zone considérée.</p> <p>Sur ces zones, la circulation est réservée aux embarcations professionnelles nécessaires aux aquaculteurs et conchyliculteurs.</p>
10	Les zones aquacoles potentielles situées dans des sites naturels remarquables	NCp	<p>Ces zones sont vouées à l'accueil de nouvelles exploitations aquacoles dans la mesure où elles ne portent pas atteintes à la vocation naturelle du milieu ou aux objectifs de gestion s'y appliquant.</p>
11	Les zones aquacoles potentielles Hors sites naturels remarquables	Cp	<p>Ces zones sont vouées à l'accueil de nouvelles exploitations aquacoles, et leur vocation à la culture marine est donc prioritaire sur tous les autres usages. Sont admises dans ces zones, les constructions destinées ou directement liés à l'exploitation et la production aquacole.</p>

## Vocation P | Les espaces dédiés à la pêche

Les espaces ayant une vocation pêche sur le littoral corse sont nombreux : ils regroupent à la fois les zones de pêches identifiées en mer (pêche côtière sur les caps au niveau de la côte occidentale et zone de chalut sur la côte orientale), mais également les zone de pêche à la langouste. Les ports de pêches et les infrastructures à terre permettant le déchargement, le conditionnement et la vente sont également à prendre en compte sur la zone littorale.

L'étang de Biguglia fait également l'objet d'une pratique de pêche qui touche les espèces migratrices (Anguille, mullet, loup...), de ce fait il est donc intégré à la vocation pêche.

### Prescriptions

- sont incompatibles avec la vocation des espaces à vocation P prioritaire :
  - Le mouillage sur corps-morts hors zones de mouillage organisé,
  - Les projets nécessitant l'implantation de structures sur les fonds, comme la pose de récifs artificiels
- Sont compatibles avec la vocation des espaces à vocation P prioritaire :
  - La plongée et la chasse sous-marines à condition que ces activités soient clairement identifiées en surface.

Dans les zones P, des espaces sur le DPM peuvent être réservés en priorité à la création de ponton et de cabanon permettant de faciliter l'accès au littoral aux pêcheurs et de disposer d'espaces de stockage du matériel

Devront être intégrés dans les documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT, PLU), et notamment dans les communes littorales :

- des espaces de stockage garantissant le processus de conservations des denrées alimentaires, au niveau des ports de pêche,
- des zones dédiées à la pêche pour la mise en place de pontons et infrastructures dédiées dans les ports.

### Prescriptions particulières

N°	Espaces concernés	Vocation	Prescriptions particulières
12	Zone de pêches exploitées hors site naturel remarquable	Pp	La pêche est une vocation prioritaire sur ces zones.
13	Zone de pêche se situant dans un espace marin remarquable	NPp	Cette prescription concerne les zones de pêche se trouvant à l'intérieur d'espace maritime remarquable et faisant l'objet d'une gestion (Natura 2000, réserve naturelle, parc marin), La pêche est possible sous réserve qu'elle ne porte pas atteinte à la vocation naturelle du milieu ou aux objectifs de gestion s'y appliquant.



## Vocation T | Les zones de plaisance, de loisir et de navigation

Les espaces maritimes de la Corse sont des espaces supports de pratiques de loisir et de tourisme essentiellement estivaux et balnéaires. Cette vocation peut s'exercer dans le respect des autres priorités. Le SMVM identifie :

Ces espaces identifiés soit dans la carte des vocations des zones côtières, soit, pour ce qui concerne les plages dans la carte des vocations des plages sont :

- + les plages naturelles fréquentées, semi-urbaine et urbaine dans le respect des prescriptions particulières les concernant, ci-après édictées (3.A);
- + les sites autorisés pour le stationnement des navires de plaisance (port de plaisance, zones de mouillages organisés et réglementés & zones de mouillages forains) ;

### Prescriptions

- Sur les espaces du Domaine Public maritime, et notamment sur les plages, les usages et activités doivent être compatibles avec les prescriptions particulières relatives aux vocations des plages ci-après (3.A) :
  - Respecter les usages et aménagements définis dans les prescriptions générales relatives à la gestion du domaine public maritime et aux typologies des vocations des plages qui ont été définies.
  - Dans le cas où les documents d'urbanisme de rang inférieur ont redéfini la typologie des plages à échelle plus fine (en accord avec la méthodologie du SMVM explicitée), les occupations du DPM devront être conformes à cette redéfinition.
- En compatibilité avec les prescriptions et vocations du SMVM, le maire et le préfet peuvent à tout moment définir dans la bande des 300 m à partir du rivage :
  - l'encadrement des pratiques des activités de loisir

Prescriptions particulières			
N°	Espaces concernés	Vocation	Prescriptions particulières
14	Ports et zones de mouillages accueillant uniquement la plaisance et des activités nautiques situés hors zones naturelles remarquables	Tp	Le SMVM recense les structures d'accueil des unités de plaisance et de pêche, qu'il s'agisse de ports, de petits équipements portuaires (ports abri, marine...), sans considération de leur statut administratif, ou bien des zones de mouillages dites organisées, ayant fait l'objet d'une autorisation de la préfecture maritime. Leur vocation prioritaire est la plaisance et le tourisme mais ces sites pourront également accueillir et réserver des emplacements pour la pêche ou l'aquaculture, et pour la mise en place de navettes maritimes (cabotage).
15	Ports et zones de mouillages à vocation mixte avec la pêche, la plaisance et les activités de loisirs situés hors zones naturelles remarquables	TPp	L'ensemble de ces infrastructures à une vocation mixte pêche et plaisance. Le nombre de places réservées à la pêche n'est pas limité.
16	Ports et zones de mouillages accueillant uniquement la plaisance et des activités nautiques situés dans des zones naturelles remarquables	NTP	Les infrastructures situées dans des sites ayant une vocation naturelle, doivent répondre à certaines exigences environnementales pour préserver et limiter au maximum les impacts de leurs activités sur la qualité de l'eau, sur la dégradation des habitats et la destruction d'espèces protégées. La démarche Port Propres est à encourager sur ces sites.  Chacun des ports et des zones de mouillage organisés doivent faire l'objet d'un plan de gestion environnemental permettant de maîtriser l'impact du site sur le milieu. Ce plan de gestion doit comprendre <i>a minima</i> : des actions relatives à la gestion des eaux usées des navires, des déchets issus des plaisanciers et de la pêche, des effets des opérations de maintenance des unités si le site est équipé d'une aire de carénage, des risques et émissions des stations d'avitaillement.
17	Ports et zones de mouillages à vocation mixte pêche et tourisme situés dans des zones naturelles remarquables	NTPp	
	Les plages		<b>Voir prescriptions particulières ci-après</b>

## Vocation IP | Les espaces liés aux activités portuaires et industrialo-portuaires

Le volet littoral confirme la vocation portuaire du territoire corse et prend en compte les infrastructures majeures identifiées dans le diagnostic ainsi que les espaces en mer nécessaires pour que les activités de trafic de passagers et de marchandises soient réalisées dans les meilleures conditions de sécurité possibles. Les espaces dédiés aux activités portuaires et industrialo-portuaires comprennent :

- Les sept ports de commerce identifiés,
- Les chenaux d'accès à ces ports,
- Les grandes voies maritimes permettant le trafic national et international autour de la Corse.

Les transports de passagers et de marchandises sont essentiels à la vie socio-économique de la Corse et ont été identifiés comme une orientation prioritaire qui ne doit pas pour autant se développer au détriment des aspects environnementaux ou des activités de pêche ou de cultures marines. Pour ce faire le SMVM prescrit les objectifs environnementaux à l'activité.

### Prescriptions

- Dans les zones IP sont formellement interdits :
  - Le mouillage
  - la pose d'engins de pêche.
- Sont compatibles avec la vocation des enceintes portuaires de commerce :
  - Les aménagements et activités liés à la pêche dès lors qu'ils sont prévus par le règlement de police portuaire.

Prescriptions particulières			
N°	Espaces concernés	Vocation	Prescriptions particulières
18	Ports accueillant des activités industrielles portuaires situés hors zones naturelles remarquables	IPp	<p>Le SMVM recense l'ensemble des infrastructures industrielles portuaires, qu'il s'agisse d'appontement de débarquements spécifiques ou de port de commerce. Lorsque ces sites sont situés en dehors d'une zone à vocation naturelle, le périmètre administratif du port a une vocation industrielle portuaire prioritaire. Le SMVM impose aux documents d'urbanisme locaux de prévoir, dans le cas d'un développement urbain en périphérie immédiate du périmètre portuaire, tout dispositif permettant de maintenir les fonctionnalités maritimes des espaces industriels portuaires.</p>
			<p>Le port recense les moyens d'assainissement existants et met en œuvre un schéma directeur d'assainissement des eaux usées et pluviales. Il met en œuvre un plan de gestion et d'élimination des déchets portuaires et distingue les déchets des navires et résidus de cargaison et déchets des opérateurs portuaires.</p> <p>Le port communique une information régulière sur l'avancement de la réalisation des audits et travaux de mise en conformité. Il restitue ces éléments devant le comité de suivi du volet littoral ainsi que des éléments relatifs à la qualité des eaux et des sédiments.</p> <p>Les EPCI et communes concernés par l'enceinte administrative du port procèdent à un diagnostic des rejets urbains provenant de leur territoire hors enceinte administrative du port (eaux usées, eaux pluviales) et mettent en œuvre un plan d'amélioration de la gestion de ces rejets.</p>
19	Ports accueillant des activités industrielles portuaires situés dans des zones naturelles remarquables	NIPp	<p>Pour ces sites, la vocation prioritaire est mixte entre les activités industrielles portuaires et la préservation du milieu. En plus des prescriptions s'appliquant aux infrastructures industrielles portuaires décrites plus haut, les activités de ces sites doivent impérativement répondre aux exigences environnementales nécessaires à la préservation des habitats et des espèces d'intérêt écologique fort comme l'herbier de Posidonie.</p>

20	Chenaux d'accès aux ports de Commerce et grandes routes maritimes situés hors sites naturels remarquables pour les ports de Bastia, d' Ajaccio et de Porto-Vecchio	IPp	<p>Les ports de commerce bénéficient d'un chenal d'accès dans lequel les activités et la navigation sont réglementées par le Préfet maritime. Ces chenaux sont obligatoires pour les navires transportant des hydrocarbures et des matières dangereuses.</p> <p>Ces zones ont une vocation prioritaire dédiée à la navigation de commerce. La pêche, la plongée et le mouillage sont donc incompatibles avec la vocation de ces zones</p> <p>·</p> <p>Les grandes routes de trafic maritime situées au niveau du Canal de Corse et des Bouches de Bonifacio ont également une vocation prioritaire dédiée au trafic excepté en zone à vocation naturelle.</p>
21	Chenaux d'accès aux ports de Commerce et routes maritimes situés dans des sites naturels remarquables pour les ports de Bastia, d' Ajaccio et de Porto-Vecchio	NIPp	<p>Les ports de commerce bénéficient d'un chenal d'accès dans lequel les activités et la navigation sont réglementées par le Préfet maritime. Ces chenaux sont obligatoires pour les navires transportant des hydrocarbures et des matières dangereuses.</p> <p>Ces zones étant situées dans des sites à vocation naturelle, les deux vocations y sont prioritaires. Les activités de pêche, de plongée et le mouillage sont incompatibles avec la vocation de ces zones.</p>

### 3 | Les prescriptions particulières

#### A | Les prescriptions en matière de gestion des activités maritimes et balnéaires sur le Domaine Public Maritime

##### a. Applicables à l'ensemble du DPM

#### Prescriptions générales s'appliquant à l'ensemble du DPM

Rappel Loi « Littoral » - Article L.321-5 du code de l'environnement :

- « Les décisions d'utilisation du domaine public maritime tiennent compte de la vocations des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques : elles sont à ce titre coordonnées notamment avec celles concernant les terrains avoisinants ayant vocation publique »
- Les usages du DPM doivent être compatibles avec les orientations du SMVM, avec les cartes des vocations des zones côtières et des plages et les prescriptions qui leur sont associées
- En particulier, ces usages ne sauraient compromettre les protections existantes, ainsi que les projets de création d'aires protégées, marines ou terrestres, identifiées sur la carte de synthèse fonctionnelle du SAT et la carte de synthèse du schéma de mise en valeur de la mer.
- Les usages du DPM diffèrent en fonction de la nature des espaces concernés :

Nature du DPM	Vocations possibles	Choix de la(es) vocation(s) et Prescriptions spatialisées
Plages (DPM naturel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès libre et gratuit (N)</li> <li>• Activités balnéaires (T)</li> <li>• Pêche et cultures marines (P&amp;C)</li> </ul>	→ Cf. carte des vocations des plages et prescriptions associées ci-après
Ports et ouvrages d'art (DPM artificiel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité maritime et navigation (IP)</li> <li>• Là où la sécurité le permet : Accueil de navettes maritimes, Activités balnéaires de type plaisance (T)</li> </ul>	→ Cf. carte des vocations des zones côtières et prescriptions associées au volet 3 - 2 du présent chapitre
Le reste du DPM soit : - Les côtes hors plages (hautes ou inaccessibles) - La mer (DPM naturel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité maritime et navigation (IP)</li> <li>• Activités aquacoles et Pêche (C&amp;P)</li> <li>• Loisirs, activités balnéaires, plaisance (T)</li> <li>• Protection des milieux et des équilibres biologiques terrestres et maritimes (N)</li> <li>• Pas de vocation spécifique <i>a priori</i></li> </ul>	<p>→ Cf. carte des vocations des zones côtières et prescriptions associées au volet 3 - 2 du présent chapitre.</p> <p>→ Les espaces non voués <i>a priori</i> sur la carte à un usage prioritaire ou exclusif n'ont pas destination fondamentale prédéfinie ; de multiples usages peuvent en être faits. <b>Cependant, leur gestion et leur destination doit être cohérente et compatible avec les orientations du SMVM et la vocation des espaces avoisinants.</b></p>

- La loi « Littoral » prévoit, de façon générale, qu'« en dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires, [...] **il ne peut être porté atteint à l'état naturel du rivage de la mer**, notamment, par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement ».

Elle prévoit néanmoins des exceptions pour : les opérations de défense contre la mer, la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime, à la saliculture et aux cultures marines, les travaux de services publics avec déclaration d'utilité publique.

L'accueil de navire de plaisance peut répondre à un objectif de sécurité maritime. Aussi, le changement de nature du DPM, par la création ou l'extension d'un port de plaisance sur du DPM naturel, peut être autorisé sous réserve de sa compatibilité avec les orientations du SMVM et de la vocation des espaces avoisinants. Elle implique toujours une enquête publique.

### *b. Applicables spécifiquement aux plages du DPM*

#### Prescriptions générales s'appliquant à l'ensemble des plages

- Rappel loi « Littoral » - article L.321-9 du code de l'environnement :  
« *L'accès des piétons aux plages est libre, sauf si des motifs justifiés par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de protection de l'environnement nécessitent des dispositions particulières*
- ***L'usage libre et gratuit, par le public, des plages appartenant au DPM constitue leur destination fondamentale, au même titre que leur affectation aux activités de pêche et de cultures marines. »***
- En fonction de la sensibilité écologique des sites, ces affectations peuvent se voir réduites.
- A l'inverse, outre ces destinations fondamentales, d'autres vocations liées aux activités balnéaires peuvent être affectées aux plages du DPM (voir vocations ci-après). Il faut cependant veiller à ce que quantitativement, aux différentes échelles de planification, mais aussi à l'échelle de chaque plage, l'usage libre et gratuit par le public, et leur affectation aux activités de pêche et de culture marine demeure leur destination fondamentale. Les occupations liées aux activités autorisées ne doivent pas compromettre la libre circulation sur la plage et le libre usage par le public d'un espace d'une largeur significative tout le long de la mer.
- Les éventuelles autorisations délivrées pour l'exploitation de la plage doivent être compatibles avec ce principe.
- La(es) vocation(s) attribuée(s) doit (vent) impérativement être compatible(s) avec la vocation des espaces terrestres et marins avoisinants.
- La vocation du plan d'eau, au droit de la plage, dans la limite des 300m du rivage (eaux de baignade), et celle de l'arrière plage située dans la bande littorale des 100m hors DPM, va de pair avec la vocation affectée à la plage.
- Les éventuels bâtiments devront être positionnés, sur le domaine public maritime, contre le pied de dune. Ce type d'aménagement est formellement interdit sur le cordon dunaire.
- Les franchissements de la dune sont obligatoirement perméables et épousent le relief dunaire.
- Seules sont autorisées sur les plages, les constructions à caractère « démontable », non permanentes, c'est-à-dire toutes constructions qui, en dehors de la période d'exploitation, peuvent restituer leur emplacement à l'état naturel (y compris structures et systèmes de fondation ou d'ancrage).
- Les constructions devront s'insérer au mieux dans le paysage naturel, en prenant en compte la hauteur maximale des émergences situées dans le proche environnement. La localisation et

l'aspect des aménagements légers autorisés ne doivent pas dénaturer le caractère des sites, compromettre leur qualité architecturale et paysagère, ni porter atteinte à la préservation des milieux.

- Tout exhaussement ou affouillement est interdit, à l'exception de ceux qui seraient nécessaires à l'implantation de certaines constructions (accès des établissements recevant du public pour les personnes à mobilité réduite, vues sur la plage pour les bâtiments réversibles, exploitation du service public de plage situés derrière la dune, ...) et dans ce cas inférieurs à 1 mètre de hauteur. Dans tous les cas, aucune modification du profil dunaire ne sera admise.
- Les réseaux d'assainissement devront être conformes à la réglementation et maintenus en bon état de fonctionnement.
- Si le raccordement au réseau collectif n'est pas techniquement envisageable, un assainissement non collectif sera installé après analyse de la faisabilité et de l'impact. Dans les espaces remarquables, seuls des nouveaux projets de systèmes légers sont envisageables.
- L'aménagement, la sécurisation et la gestion de zones de stockage des déchets seront prévus et devront être précisés.
- Pour les plages concédées, le décret 2006-608 du 26 mai 2006 :
  - Impose que doit être maintenu un minimum de 80% de la longueur du rivage, et de 80% de la surface de la plage libre d'accès, c'est-à-dire inoccupé par des équipements et installations. Dans le cas de la concession d'une plage artificielle, ces limites ne peuvent être inférieures à 50% ;
  - Encadre le mode et la durée d'implantation des équipements et installations<sup>21</sup>.
- Les titulaires d'autorisations d'occupation ou de concessions arrivant à expiration ont pour obligation la remise en état des sites occupés et le démantèlement des ouvrages et installations

## Recommandations

- La mise en œuvre du montage et démontage des établissements situés sur la plage devra préférentiellement se réaliser sans l'aide de moyen mécanique lourd ou de roulage
- Lorsque cela est possible, les accès aux établissements devront être mutualisés
- Les aménagements doivent au maximum rester accessibles aux piétons. Les espaces clos sont à éviter
- Il est souhaitable à moyen terme que les plages supportant des AOT fassent l'objet d'une concession.

<sup>21</sup> Cf. articles 2 et 3 du décret n°2006-608 du 26 mai 2006 relatif aux concessions de plage



## Prescriptions spécifiques aux différentes vocations des plages

Le SMVM détermine, dans une carte au 1/100 000, la vocation des plages par séquence et sous-séquence. Cette cartographie est ici reprise, hors échelle, pour éclairer les prescriptions mais seule la carte au 1/100 000 vaudra pour l'application de ces prescriptions.

**Ne sont visées par cette cartographie et les prescriptions associées, que les plages, et non l'ensemble du DPM et des côtes, mais les contraintes de représentation et l'approche régionale rendent plus commode une figuration par séquence.**

La vocation d'une plage et les prescriptions associées sont déterminées en considérant sa fréquentation, sa géographie, son accessibilité, sa sensibilité à l'érosion et sa sensibilité écologique, la vocation des espaces terrestres et marins voisins. Il ne s'agit pas d'un état des lieux, l'état actuel de la plage pouvant aujourd'hui ne pas être en accord avec sa vocation (exemple de plages naturelles actuellement fréquentées mais classées en vocation naturelle compte-tenu de leur sensibilité écologique, pour y limiter les aménagements et équipements voire pour induire une restauration écologique). Par ailleurs l'emploi des termes « naturelle », « urbaine » et « semi-urbaine », s'agissant des vocations de plage, ne caractérise pas les formes urbaines côtières ou le niveau d'urbanisation puisque ces critères, s'ils entrent en compte dans la définition des vocations des plages, ne sont pas les seuls : certaines plages inscrites dans un contexte urbain peuvent recevoir une vocation naturelle ou naturelle fréquentée, compte-tenu de leur valeur paysagère et écologique ou bien de la grande proximité d'aménagements et d'équipements qui n'ont pas besoin d'être inscrits sur la plage.

Les différentes vocations donnent lieu à des prescriptions particulières, qui s'appliquent, sous réserve d'une réglementation supérieure s'y opposant. Une étiquette indique la correspondance avec les vocations générale du SMVM. Ex : **→Vocation Np**

La délimitation précise de cette typologie des vocations doit être traduite dans les documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT, PLUi, PLU).

Le changement d'échelle peut conduire à un sous découpage plus précis des plages, pouvant entraîner un changement de vocation de certaines d'entre elles, sous réserve de la compatibilité avec les critères de détermination des vocations précisés dans le volet 2. 3. C de la présente partie, ainsi qu'avec les orientations, prescriptions et la carte générale des vocations des zones côtières du SMVM.

Ces documents préciseront également le niveau d'intervention (restauration/ stabilisation/évolution limitée/renforcement, cf. volet orientations) sur ces plages pour satisfaire à leur vocation, ainsi que les occupations et aménagements qui y sont autorisées en compatibilité avec les prescriptions édictées ci-après et avec l'ensemble des orientations et prescriptions du SMVM.

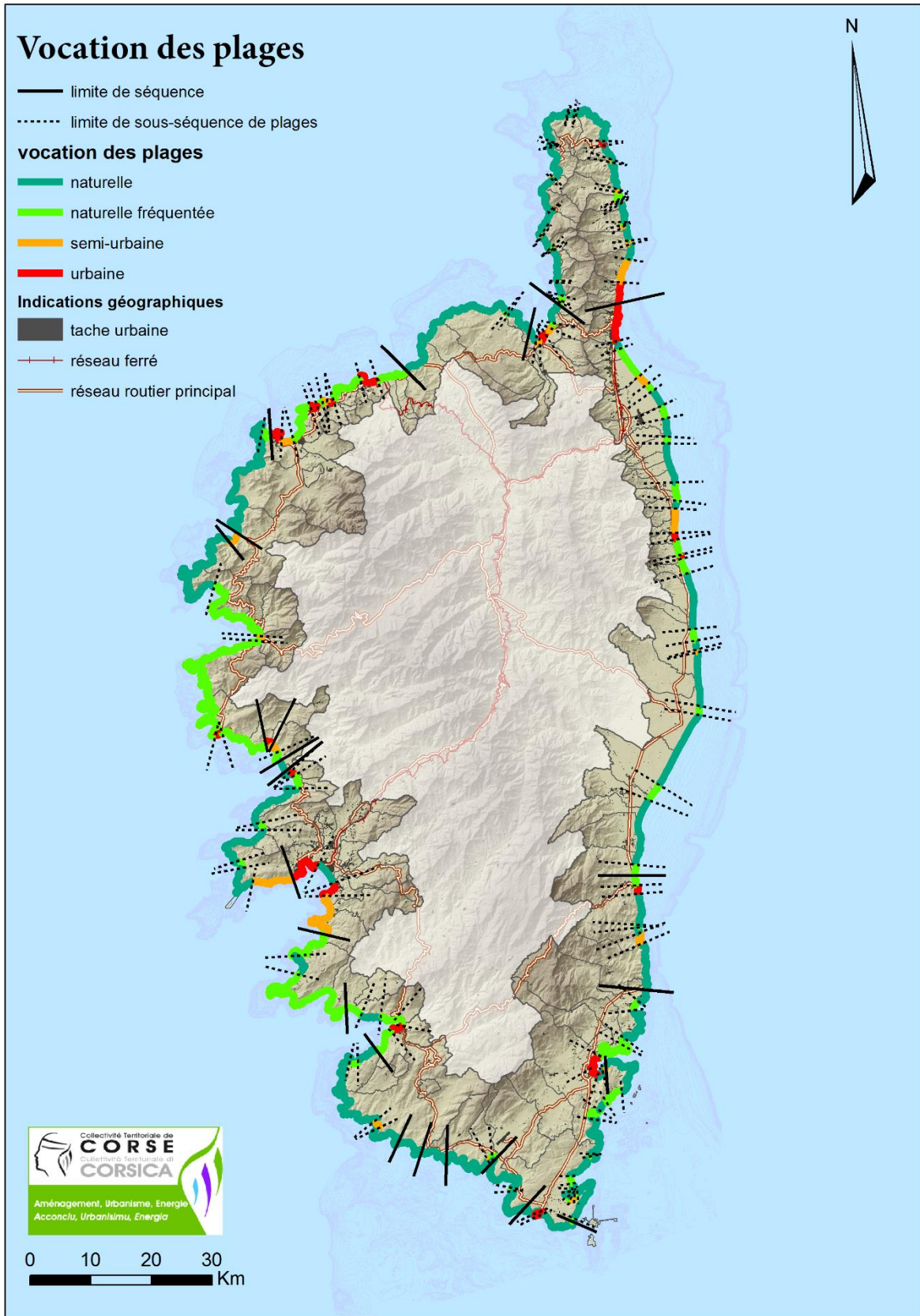


Figure 6 : Les vocations des plages

## Dans les plages à vocation naturelle

### → Vocation Np, respectant les prescriptions suivantes

Les seuls ouvrages autorisés sont :

- Ceux destinés à faciliter ou sécuriser l'accès du public, ou à orienter ce dernier afin de protéger les sites ;
- la mise en place de récifs artificiels et de dispositifs permettant de favoriser la biodiversité, lorsqu'ils ne sont pas consubstantiels à d'autres aménagements ;
- les équipements nécessaires aux cultures marines, mais pas les installations à terre ;
- l'entretien et l'aménagement du sentier du littoral et des servitudes transversales de passage piéton ;
- sous réserve qu'ils ne compromettent pas la qualité paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux, les cheminements piétonniers et accès pour les véhicules d'intervention d'urgence, les postes d'observation de la faune, ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours.
- la réfection des bâtiments existants ;
- les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement ;
- les équipements indispensables aux services publics qui, sauf impossibilités techniques, seront enfouis.

Dans les ERC, les autres aménagements légers prévus à l'article R.146-2 du code de l'urbanisme<sup>22</sup> ne pourront se faire qu'à l'arrière de la plage.

#### <sup>22</sup> Article R\*146-2 :

*En application du deuxième alinéa de l'article L. 146-6, peuvent être implantés dans les espaces et milieux mentionnés à cet article, après enquête publique dans les cas prévus par les articles R. 123-1 à R. 123-33 du code de l'environnement, les aménagements légers suivants, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :*

*a) Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ;*

*b) Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ;*

*c) La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques ;*

*d) A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes :*

*- les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières ne créant pas plus de 50 mètres carrés de surface de plancher ;*

*- dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;*

*e) Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement.*

**Dans les plages à vocation naturelle fréquentée :****Vocation NPTp hors des ERC<sup>23</sup>, dans le respect des prescriptions suivantes**

En plus des aménagements cités précédemment, y sont autorisés :

- le stationnement d'embarcations et l'entreposage de matériel de loisirs non motorisés.
- dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes et que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;
- les équipements réversibles constituant des pontons-débarcadères partagés, réservés à l'embarquement et au débarquement de personnes et à l'exclusion de tout amarrage de longue durée. Les règlements de police attachés à ces équipements préciseront les conditions d'utilisation de ces débarcadères, en particulier la durée maximale d'amarrage ;
- les équipements amovibles saisonniers destinés à faciliter l'accès à la plage des personnes à mobilités réduites ou faisant fonction de cales de mise à l'eau temporaire (« tapis » de mise à l'eau). Les règlements de police attachés à ces équipements préciseront leurs conditions d'utilisation, et en particulier, la durée d'occupation.
- Les zones de mouillages organisées :
  - lorsqu'elles permettent d'améliorer la gestion du site et de diminuer l'impact de la fréquentation plaisancière sur le milieu naturel et n'impliquent pas d'autre installation terrestre qu'un aménagement léger et réversible de desserte à terre (de type ponton-débarcadère tel que défini au 3<sup>e</sup> alinéa ci-avant) ; les véhicules nautiques à moteur sont alors autorisés uniquement si la zone de mouillage est accompagnée d'un plan de balisage de plage réglementé (chenal d'accès) ;
  - Et sous réserve qu'elles répondent aux orientations du SMVM (cf. volet 1 | 2.B. axe 5) en matière de gestion et développement des mouillages.

**Le Domaine Public Maritime (DPM) des plages de cette catégorie est visé pour l'application de l'article L.4424-12-II du CGCT** qui prévoit que « le plan d'aménagement et de développement durable peut également, par une délibération particulière et motivée de l'Assemblée de Corse, déterminer, en tenant compte de la fréquentation touristique de certains sites et de la préservation de l'environnement, les espaces situés dans la bande littorale définie au III de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme [c'est-à-dire dans la bande littorale des 100m] dans lesquels peuvent être autorisés, indépendamment des dérogations prévues au III du même article L. 146-4 et dans les conditions que le plan précise, des aménagements légers et des constructions non permanentes destinés à l'accueil du public, à l'exclusion de toute forme d'hébergement, dans le respect des paysages et des caractéristiques propres à ces sites ».

Aussi, l'identification de ces plages, d'après la cartographie des vocations des plages donne lieu à une délibération particulière et motivée de l'Assemblée de Corse.

<sup>23</sup> Espaces remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques devant être préservés au titre de la loi « Littoral » (art. L.146-6, CU)

**Au titre de cette disposition du CGCT, sont autorisées, les constructions à caractère «réversible» (fondations comprises), non permanentes, destinées à l'accueil du public, à l'exclusion de toute forme d'hébergement et sous réserve de leur intégration au paysage et au site.**

Par constructions à caractère «réversible», on entend toutes constructions qui, par la nature des matériaux employés et la conception technique, garantissent la restitution à terme des lieux dans leur état naturel.

Dans le respect de ces conditions et sous réserve de l'obtention de la ou les autorisations administratives nécessaires, sont autorisées à ce titre les constructions suivantes :

- les auberges et abris du pêcheur :

L'(les) exploitant(s) de l'auberge du pêcheur est(ont) un(des) pêcheur(s) professionnel(s) actif(s) :

- disposant d'une licence de pêche régionale ;
- justifiant de neuf mois d'inscription par an sur un rôle d'équipage « pêche » ;
- et exerçant cette activité à titre principal (tirant la majeure partie de ses revenus de son activité de pêche).

La loi « littoral » dispose que la destination fondamentale des plages est leur usage libre et gratuit par le public, au même titre que leur affectation aux activités de pêche et de cultures marines.

Les auberges ou abris du pêcheur sur le DPM naturel constituent des « accessoires » d'exploitation des pêcheurs professionnels, leur permettant de cuisiner et faire déguster le produit de leur pêche aux personnes qu'ils embarquent dans le cadre du pescatourisme (défini aux divisions 226 et 227 de l'arrêté du 13 mars 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires).

Elles sont, en application de la loi et des orientations du présent schéma pour le développement de la pêche, prioritaires devant les autres installations ludiques, sportives ou de restauration sur les plages.

Un pêcheur ne peut exploiter plus d'une auberge de pêche ; il l'exploite seul ou en association avec d'autres pêcheurs professionnels. La main d'œuvre est exclusivement familiale ou associée directement à l'exploitation de la pêche (équipage).

Les produits de la mer servis par l'auberge proviennent exclusivement de la pêche locale assurée par le(s) pêcheur(s) professionnel(s) exploitant l'auberge.

La capacité d'accueil de l'auberge doit donc être proportionnelle au niveau de production du(des) pêcheur(s) exploitant l'auberge.

L'auberge doit respecter les normes sanitaires et de sécurité liées à la restauration et à l'accueil de public.

Au-delà des dispositions du présent Schéma, les projets d'auberge du pêcheur sur le DPM naturel sont soumis aux dispositions réglementaires ou conventionnelles (chartes, commissions d'agrément, etc.) qui sont mises en place par ailleurs pour encadrer, promouvoir ou consolider l'activité de pescatourisme.

- les paillotes et restaurants de plages, à condition :
  - de disposer d'un système de canalisation des eaux usées et d'assainissement adéquat, collectif ou autonome, ou d'un système de stockage et de collecte des eaux usées. Quel

que soit le dispositif retenu, en aucun cas il ne devra induire une installation permanente irréversible sur le DPM.

- de répondre aux besoins du service public balnéaire, ce qui peut se traduire par la mise à disposition du public de douches de rinçage, de sanitaires, de poubelles et accessoires nécessaires à la gestion des déchets, d'autres équipements permettant de diminuer les impacts de la fréquentation touristique sur le site de d'en améliorer la gestion, ainsi que par l'amélioration de l'accès à la plage, ...
- Sont également autorisées, suivant les mêmes conditions, les bases nautiques légères pour la pratique des sports et petits loisirs nautiques non motorisés (voile, kayak...) ; la réponse aux besoins du service public balnéaires peut également passer dans ce cas par des actions éducatives à destination du public scolaire.

Conformément au deuxième alinéa de l'article L. 4424-12-II : « la réalisation de ces aménagements et constructions est soumise à l'enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement » ; « une enquête publique unique portant sur l'ensemble des aménagements et constructions prévus peut être organisée, dès lors que le dossier d'enquête précise les conditions d'aménagement et de gestion de l'ensemble des espaces en cause ».

En outre, conformément au paragraphe III de l'article L.4424-12, un rapport d'évaluation annuel portant sur la mise en œuvre de cette disposition du CGCT et précisant son impact réel sur l'environnement et le développement durable est établi par la CTC et adressé au Premier ministre qui le transmet au Parlement.

Cette disposition du CGCT ne déroge pas aux dispositions de l'article L. 146-6 du code de l'urbanisme visant la préservation des espaces remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral (ERC) où seuls les aménagements légers sont autorisés, dans les conditions définies aux articles L. 146-6 et R. 146-2 du code de l'urbanisme.

Il appartiendra aux documents locaux d'urbanisme d'une part, de délimiter les ERC et, d'autre part, de préciser la limite entre ces espaces et ceux relevant des dispositions de l'article L. 4424-12-II du CGCT.

Cette démarche devra concilier, au titre de la mise en œuvre du principe de compatibilité avec le PADDUC, l'objectif lié à la protection des ERC avec celui lié à une exploitation satisfaisante des activités balnéaires sur le plan de l'accueil touristique et sur le plan économique.

Les aménagements légers prévus au a), b) et d) 1er alinéa de l'article R.146-2 du code de l'urbanisme, à l'exclusion des cheminements piétonniers, des postes d'observation de la faune, des postes de secours, des accès pour les véhicules d'intervention d'urgence, et des équipements liés à l'hygiène, devront se réaliser en arrière de la plage.

## Dans les plages à vocation semi-urbaine

### Vocation NPTp dans le respect des prescriptions suivantes

Sont autorisés (en plus des aménagements cités précédemment) :

- Le stationnement d'embarcations et l'entreposage de matériel de loisirs ;
- les aménagements légers pour organiser les activités ludiques, physiques et sportives (filet de volley, jeux flottants...);
- la mise à disposition de matelas et de parasols, sous réserve :
  - de répondre par ailleurs aux besoins du service public balnéaire (voir ci-avant) ;
  - de ne pas entraver la libre circulation sur la plage et le libre usage par le public d'un espace d'une largeur significative tout le long de la mer (cf. prescriptions générales relatives à toutes les plages ci-avant) ;
  - et de cohabiter avec les autres activités telles que le nautisme, ce, sans remettre en cause la destination fondamentale de la plage (cf. prescriptions générales relatives à toutes les plages ci-avant : libre usage par le public, activité de pêche et de culture marine).
- les aménagements et installations terrestres relatives à l'exploitation et la gestion des ZMEL ;
- Les aménagements destinés à l'apprentissage et la pratique sportive : bases nautiques<sup>24</sup> :
  - Le matériel utilisé peut comprendre tous types de navires et d'engins, y compris ceux destinés à l'encadrement.
  - Les véhicules nautiques à moteur sont autorisés uniquement s'il existe un plan de balisage de plage réglementé par arrêté du préfet maritime et arrêté du maire (chenal d'accès). Il ne doit en tout état de cause pas être délivré plus d'une seule autorisation par chenal.

**Le Domaine Public Maritime (DPM) des plages de cette catégorie de plage est également visé pour l'application de l'article L.4424-12-II du CGCT, dans les mêmes conditions que pour les plages à vocation naturelle fréquentée.**

## Dans les plages à vocation urbaine

### Pas de vocation fixée à priori-divers usages possibles dans le respect des prescriptions

#### suivantes :

En plus des aménagements cités précédemment :

- Les cales de mise à l'eau à haut niveau de service (Cf. définition au volet 1.2.B du présent chapitre).

<sup>24</sup>Une base nautique est un ensemble d'équipements ouvert au public, et offrant aux usagers la possibilité de pratiquer des activités sportives nautiques (y compris subaquatiques). Elle constitue tout ou partie d'un établissement organisant une activité physique et sportive, au sens du Code du sport.

## B | Les prescriptions en matière de gestion des risques

### a. En matière de gestion du risque érosion

#### Prescriptions

- Conformément à loi « Littoral », « en dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre la mer et de réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime, à la saliculture et aux cultures marines, **il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer**, notamment par endiguement, assèchement, enrochement, sauf pour des ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation en bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à une déclaration d'utilité publique »<sup>25</sup>.
- La lutte contre l'érosion côtière, par des techniques autres que la gestion souple des dunes, doit être réservée aux secteurs présentant des enjeux anthropiques et économiques forts et inamovibles qui le justifient.
- Par principe de précaution, en attendant l'élaboration des PPR littoraux, l'implantation de nouveaux biens et d'activités dans les secteurs où l'indice d'érosion littorale est fort à très fort<sup>26</sup> doit être arrêtée. Pour ce faire, le PADDUC préconise que les Plans Locaux d'Urbanisme élargissent, dans ces secteurs, la bande littorale inconstructible à plus de cent mètres, comme le leur permet le 3ème alinéa de l'article L. 146-4-III du code de l'urbanisme.
- Dans les secteurs soumis à une forte érosion, les documents d'urbanisme locaux doivent prévoir des coupures à l'urbanisation dans les secteurs proches du rivage à dominante naturelle pour respecter un espace de liberté pour le littoral.
- La protection des cordons dunaires doit être assurée ; il s'agit d'espaces remarquables au sens de la loi « Littoral »<sup>27</sup>, qui sont de plus stratégiques pour stabiliser le trait de côte. Aussi leur fréquentation doit être maîtrisée et gérée. Ils peuvent faire l'objet d'une consolidation par la végétation.
- Les mesures de défense contre l'érosion côtière qui seront mises en œuvre d'ici 2020, après approbation de l'État, pour répondre à une situation d'urgence économique et sociale (protection des biens et des personnes) doivent, dans la mesure du possible, être souples et réversibles, et ne pas aggraver ou reporter le problème sur un territoire voisin où les enjeux liés l'érosion peuvent également être forts. Elles doivent faire l'objet d'une analyse de leurs conséquences sur les phénomènes d'érosion côtière au-delà du site géographique concerné.
- Pour tous les projets pouvant avoir une influence sur le trait de côte et pouvant entraîner des phénomènes d'érosion ou comblement du littoral, des études de simulation d'évolution du trait de côte sur longue distance seront obligatoires, afin de mesurer le plus précisément possible les risques à assumer et éviter des dégradations prévisibles.

<sup>25</sup> Article L.321-6 du code l'environnement

<sup>26</sup> Indice d'érosion tel que cartographié dans le rapport public du BRGM n° 61650 et présenté de façon condensée dans le premier chapitre Diagnostic du présent SMVM.

<sup>27</sup> Les dunes figurent dans la liste fixée à l'article R. 146-1 du code de l'urbanisme des espaces devant être protégés au titre de la loi « Littoral », en application de l'article L. 146-6 du même code.



*b. En matière de prévention des risques d'inondation***Prescriptions**

Dans les secteurs où les ruissellements consécutifs aux événements pluviaux engendrent des inondations ou des érosions, les imperméabilisations cumulées font l'objet d'une compensation hydraulique ou hydrologique. Cette mesure concerne les rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol soumis à déclaration ou à autorisation au titre de l'article R-214-1 du code de l'environnement.

Concernant le risque submersion marine, l'état d'avancement des études ne permet pas à ce jour d'édicter des prescriptions particulières.

## C | Les prescriptions en matière de gestion des eaux

### a. *Se conformer aux orientations du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)*

#### Prescriptions

Conformément aux orientations du SDAGE, les projets d'aménagement du littoral et les documents d'urbanisme de rang inférieur devront intégrer les orientations suivantes :

**1) Assurer l'équilibre quantitatif de la ressource en eau en anticipant les conséquences des évolutions climatiques, les besoins de développement et d'équipement.**

Les prélèvements en eaux superficielles ne doivent pas altérer le bon fonctionnement et la bonne qualité des milieux aquatiques

Les acteurs doivent rechercher « la mise en œuvre de pratiques plus économes en eau » : fuites des réseaux ; « maîtrise des arrosages publics et des prélèvements pour des activités de loisir (golfs, ...) ; « recours au recyclage ou à la réutilisation de l'eau épurée et des eaux pluviales ».

Il convient d'identifier et caractériser les ressources à préserver en vue de leur utilisation, dans le futur, pour des captages destinés à la consommation humaine.

**2) Lutter contre les pollutions en renforçant la maîtrise des risques pour la santé et la gestion des déchets :**

- Poursuivre la lutte contre la pollution
- Évaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine.

L'objectif de non-dégradation et de limitation de l'introduction des polluants « s'applique quel que soit l'état actuel des masses d'eau ».

Dans les agglomérations, la lutte contre les pollutions doit particulièrement cibler l'usage des pesticides en espaces verts.

En ce qui concerne les opérations de démoustication, il convient de ne plus recourir aux insecticides de type pyréthriinoïdes ou autres insecticides susceptibles d'être dangereux pour la faune terrestre et aquatique, qu'en cas d'extrême urgence sanitaire.

Le SDAGE identifie certains milieux particulièrement sensibles aux pollutions : « secteurs de baignade, milieux sous l'influence de grandes agglomérations, lagunes, ... ». « Pour ces milieux, les études d'impact et documents d'incidences concernant les dispositifs de dépollution (pollution urbaine et industrielle) relevant des régimes d'autorisation ou de déclaration au titre des nomenclatures "eau" et "ICPE" :

- prennent en compte la capacité d'acceptation du milieu naturel, compte tenu des autres rejets auxquels ils sont soumis et de la période la plus sensible (étiage, pics de population saisonnière...);
- Favorisent la recherche de technologies propres et la rétention à la source des pollutions ;
- Comportent une analyse spécifique des alternatives au rejet direct. »

- 3) Préserver ou restaurer les milieux aquatiques et humides en respectant leurs fonctionnalités :**
- Préserver les milieux aquatiques ;
  - Intégrer la gestion des espèces faunistiques et floristiques dans les politiques de gestion de l'eau ;
  - Poursuivre la préservation et la restauration des zones humides et engager leur gestion et leur reconquête
  - Préserver les boisements alluviaux
- 4) Mettre en cohérence la gestion concertée de l'eau avec l'aménagement et le développement durable de l'île.**
- « Lors des demandes d'autorisation relatives aux installations, ouvrages, travaux et activités concernés par la nomenclature de la loi sur l'eau, les services instructeurs s'assurent que la demande est compatible avec la préservation de la ressource. ».
  - En cas d'imperméabilisation nouvelle, doit être prévu dans le document d'urbanisme et « les zones d'aménagement concerté de plus de 5 ha, des objectifs de compensation en zone urbaine à hauteur de 150 % du volume généré par la surface nouvellement imperméabilisée pour une pluie de référence d'une occurrence au moins décennale, lorsque la nature du sol le permet. ».
  - « Les déchets de l'assainissement doivent être valorisés par compostage ou méthanisation de façon à supprimer le recours à l'enfouissement. »<sup>28</sup>
- 5) Lutter contre les espèces exogènes envahissantes**
- 6) Concernant les matériaux extraits de lit majeur de cours d'eau, les donneurs d'ordre publics doivent prendre en compte l'origine des matériaux : leur extraction doit avoir été compatible avec les objectifs environnementaux.**

---

<sup>28</sup> Prescriptions issues du SDAGE

### *b. Garantir l'efficacité des systèmes d'assainissement et de gestion des eaux pluviales*

#### Prescriptions relatives à la maîtrise des rejets des eaux pluviales

- Tout rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles, sur le sol ou dans le sous-sol, soumis à déclaration ou à autorisation au titre de l'article L-214-1 du code de l'environnement, devra respecter les objectifs de limitation des flux polluants et de préservation des milieux et sera équipé d'un dispositif assurant la transparence hydraulique du projet (non aggravation des conditions d'écoulements). Il prévoira également la rétention totale et l'évacuation des eaux en cas de risque de pollution accidentelle.
- Ces dispositifs doivent être entretenus de manière pérenne selon les prescriptions du concepteur et devront demeurer accessibles aux services de contrôle, conformément aux règles de procédures prévues par les dispositions du Code de l'environnement ;
- Les projets provoquant un rejet direct d'eaux pluviales dans les eaux superficielles doivent être dimensionnés afin :
  - De restituer un débit maximal cohérent en fonction de la sensibilité du milieu récepteur et de la vulnérabilité des secteurs soumis à un risque d'inondation.
  - D'assurer un pourcentage d'abattement des matières en suspension (MES), des métaux et des hydrocarbures entre 70 et 80% de la masse annuelle.
  - Et de restituer des eaux présentant les concentrations maximales suivantes jusqu'à des événements de période de retour 2 ans :
    - + Matières en Suspension : 30 mg/l
    - + HCt : 5 mg/l (HCt = Hydrocarbures totaux).
  - De restituer des eaux ne contenant aucune substance provenant de pollutions accidentelles.
- Les communes ou leur groupement sont tenus de réaliser des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales préalablement à toute ouverture à l'urbanisation. Ces schémas doivent être réalisés de manière concomitante aux procédures de révision ou d'élaboration de document d'urbanisme communal et se conformer aux dispositions suivantes :
  - Les schémas directeurs de gestion des eaux pluviales devront, à l'instar de ce qui est mentionné à l'article L. 5218-7 du code général des collectivités territoriales :
    - + établir le diagnostic du fonctionnement actuel du système hydrographique,
    - + identifier les pressions actuelles et celles à venir ou envisagées dans le cadre du PADDUC,
    - + établir des propositions de zonages et leurs prescriptions techniques,
    - + établir le programme d'actions permettant de remédier aux problèmes identifiés et d'anticiper l'impact des nouveaux aménagements programmés.
    - + prévoir un zonage d'assainissement pluvial.

- Les objectifs de gestion, établis à l'échelle de chaque sous bassin versant, doivent permettre de garantir une qualité des eaux du milieu récepteur et fixer des objectifs d'amélioration en conformité avec les usages et notamment avec les vocations définies par le chapitre individualisé valant SMVM.
- Afin d'atteindre ces objectifs, ces schémas doivent prévoir les dispositions permettant de maîtriser toute incidence du ruissellement et de l'écoulement des eaux pluviales sur les systèmes de gestion des eaux usées. Ils doivent prendre en considération des contextes pluviométriques correspondant à des périodes de retours suffisantes au regard du caractère ponctuel et irrégulier des événements susceptibles de porter atteinte aux usages.
- Les schémas directeurs de gestion des eaux pluviales devront être définis afin de :
  - prendre en compte le fonctionnement de ces entités hydrographiques et les relations amont/aval et les principes de solidarité de bassin versant,
  - proposer des réponses globales permettant une meilleure maîtrise du cycle de l'eau sur les aspects qualitatifs et quantitatifs à l'échelle des unités hydrographiques.

#### *Zonages d'assainissement pluvial :*

- Les schémas directeurs de gestion des eaux pluviales doivent comprendre des zonages d'assainissement pluvial conformes à l'article L.2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales qui doivent :
  - définir les mesures à prendre pour limiter l'imperméabilisation des sols, pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et du ruissellement,
  - définir les besoins en installations permettant d'assurer la collecte, le stockage et le traitement des eaux lorsque les rejets sont susceptibles de porter atteinte à la qualité des milieux selon les objectifs présentés précédemment.
- Les zonages d'assainissement pluvial doivent notamment permettre d'identifier par sous-bassin versant :
  - L'ensemble des points de rejets, dont l'incidence sur le milieu récepteur doit être hiérarchisée et évaluée en comparaison des éléments de connaissance concernant les flux maximums admissibles (pour les flux bactériologiques ou viraux mais également pour les nutriments et micropolluants).
  - Les zones naturelles, agricoles, ou autres espaces non bâtis contribuant ou susceptibles de contribuer au stockage ou à la rétention et au traitement éventuel des eaux, sur lesquelles l'urbanisation doit être interdite, et qui doivent être inscrites au Plan Local d'Urbanisme de la commune.
  - Les zones sur lesquelles l'imperméabilisation doit être limitée selon des dispositions à inscrire au règlement des documents communaux d'urbanisme afin de ne pas accentuer les phénomènes de ruissellement.
  - Les zones qui devront être réservées pour recevoir des équipements de stockage et de rétention et traitement (éventuel).
  - Les points d'interférence entre réseau pluvial et réseau d'eaux usées, qui doivent être considérés comme source de dégradation des capacités avérées de transfert des réseaux d'eaux usées et doivent faire l'objet de travaux prioritaires.

- Les complémentarités de gestion des systèmes d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales ainsi que les synergies avec l'aménagement du bassin versant.
- Les communes ou leur groupement réalisent ces zonages à l'échelle des sous-bassins versants. Ils peuvent également définir les espaces ou équipements de stockage ou de rétention et traitement éventuel à réaliser permettant de répondre aux besoins de gestion du sous-bassin versant.
- Les zonages doivent répondre à l'amélioration de la situation existante, mais également à la prise en compte des évolutions possibles correspondant au développement urbain envisagé par le PADDUC à l'échelle de chaque sous-bassin versant.
- Les préconisations du zonage pluvial doivent se traduire par des dispositions particulières à inscrire dans les règlements d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales

#### *Obligations en matière d'urbanisme communal*

- Les communes devront inscrire dans leur document d'urbanisme les différents espaces identifiés par les zonages d'assainissement pluvial et intégrer les dispositions citées ci-avant, notamment dans le règlement d'urbanisme et/ou plans de zonage et/ou les orientations d'aménagement et de programmation.
- La conformité des habitations à l'issue de la construction portera notamment sur la vérification spécifique du bon raccordement des réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales, réalisée dans le cadre de la police du maire.

#### *Objectifs qualitatifs des aménagements :*

- Les schémas de gestion des eaux pluviales et les zonages d'assainissement pluvial doivent prévoir des dispositions afin que les différents éléments contribuant au transit, au stockage et à la rétention et traitement (éventuel) des eaux :
  - Contribuent à la perception de la Trame Verte et Bleue du territoire.
  - Contribuent à la mise en valeur de l'eau et du fonctionnement du bassin versant.
- Afin de répondre à ces objectifs, ils prévoient des dispositions permettant de :
  - Privilégier les aménagements à ciel ouvert, les couvertures végétalisées, l'aspect naturel des ouvrages, la qualité paysagère (noues, bassins d'eau végétalisés, ...)
  - Faciliter l'accessibilité des espaces qui doivent, lorsque cela est possible, être également voués à des fonctions récréatives.
  - Profiter des aménagements hydrologiques du bassin versant pour consacrer des espaces à l'expression de la biodiversité.

#### *Objectifs qualitatifs des aménagements :*

- Dans les extensions urbaines, la conception des opérations d'aménagement doit permettre une gestion des eaux pluviales à l'échelle de leur terrain d'assiette, soit par infiltration, et /ou soit par stockage et traitement éventuel avant rejet.
- Dans l'hypothèse où ces solutions ne serait pas envisageables du point de vue technique, la commune doit prendre des dispositions permettant de conduire les eaux de ruissellement vers l'un

des sites de stockage identifiés par le zonage d'assainissement, sous réserve de la capacité de ce site à accepter la charge concernée.

- Les projets d'extension doivent apporter la preuve d'une maîtrise des flux microbiologiques de sorte que les opérations d'aménagement n'aggravent pas la vulnérabilité du sous-bassin versant, et contribuent à l'amélioration de la qualité des eaux du sous-bassin versant.

### Prescriptions relatives à l'assainissement

- Les documents d'urbanisme locaux devront intégrer des schémas directeurs d'assainissement mis à jour afin de garantir la maîtrise des impacts du développement urbain sur l'environnement.
- L'ouverture à l'urbanisation de zones potentielles non urbanisées est conditionnée aux capacités avérées de transfert et de traitement des réseaux et stations d'épuration, à leur rendement (qualité des eaux de rejets en milieu naturel) et à l'existence de filières de prise en charge des boues. L'urbanisation de ces zones est conditionnée à la réalisation effective de ces capacités de traitement des eaux.
- Dans toute opération d'extension urbaine, les réseaux d'assainissement unitaires sont interdits à l'exception des ouvrages permettant la mise en œuvre d'une gestion qualitative et dynamique des eaux pluviales.
- L'assainissement non collectif est strictement réservé aux zones éloignées des tissus urbains agglomérés, à faible densité de population et à faible pression foncière (zones agricoles, semi-naturelles...) ou faisant l'objet de contraintes spécifiques et démontrées. L'urbanisation de ces zones devra être précédée par les études pédologiques requises, par la réalisation de schéma d'assainissement non collectif et s'accompagne de la mise en œuvre de filières adaptées et du contrôle obligatoire des installations (SPANC : Service Public d'Assainissement Non Collectif).
- Les zonages d'assainissement et des eaux pluviales des communes littorales et lagunaires doivent tenir compte de la carte des vocations du SMVM et ne pas y contrevenir. En particulier, les espaces dont la vocation est aquacole, prioritaire ou exclusive, ne doivent pas être impactées par des rejets d'assainissement susceptibles d'y compromettre l'activité. Sous réserve d'une étude démontrant l'absence d'impact sur le potentiel aquacole ou la ferme aquacole existante, de nouveaux rejets urbains liés à des extensions de l'urbanisation ne peuvent être réalisées à moins de 500 mètres de ces espaces. Le règlement des documents d'urbanisme doit en tenir compte.

#### *c. Maîtriser les incidences liées aux projets d'aménagement et pratiques des collectivités territoriales*

### Prescriptions

- Les SCoT inclus entièrement ou pour partie dans le périmètre du SMVM et les communes du SMVM doivent évaluer, lors de la rédaction de leur document d'urbanisme (à réaliser dans le cadre de l'évaluation environnementale) les risques de pollution liés aux différents usages envisagés, notamment sur les espaces lagunaires, les baies, les golfes et les cours d'eau.
- Les projets d'aménagement situés dans le périmètre du SMVM soumis à étude d'impact devront impérativement identifier les options d'aménagement les plus appropriées selon un objectif de maîtrise des incidences, notamment sur la qualité des eaux (des lagunes, cours d'eaux, et golfes) au

regard des vocations prioritaires et des normes requises pour l'exercice des activités de pêche, de conchyliculture, et de baignade.

### Recommandations

- Les communes sont incitées à engager des Plans d'Amélioration des Pratiques Phytosanitaires et Horticoles, dans un objectif de suppression d'utilisation des produits phytosanitaires dans l'entretien des espaces verts, des zones à aménager, des voiries et des zones récréatives, ainsi que dans l'objectif de sensibiliser les particuliers à l'adoption de bonnes pratiques.
- La définition et la mise en œuvre de programmes de réduction des risques accidentels dans les domaines d'activités prioritaires (transports routiers et maritimes, stations d'épuration urbaines, stockage de produits dangereux, établissements industriels) sont préconisées, en application du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

Ces programmes prévoient :

- une identification des secteurs à risque ;
- des mesures visant à minimiser l'impact des rejets lors d'un arrêt accidentel du fonctionnement des ouvrages d'épuration ;
- des dispositifs de récupération et, le cas échéant, de confinement des pollutions accidentellement déversées sur la voie publique.



*d. Réduire les apports à la mer de contaminants chimiques***Prescriptions**

- Conformément au SDAGE Corse, mettre en œuvre des mesures pour protéger les ressources et respecter les exigences sanitaires des usages sportifs, de loisirs liés à l'eau et de consommation de produits de l'aquaculture en limitant les apports polluants provenant des bassins versants ;
- Mettre en place et réviser périodiquement les Schéma Directeurs d'Assainissement permettant de planifier les équipements nécessaires et réduire la pollution par les eaux pluviales ;
- Élaborer et mettre en œuvre des Schéma d'Aménagement de gestion des eaux pluviales en application des SDAGE ;
- Mettre en œuvre la disposition 2a-11 : réduire les pollutions portuaires ;
- Identifier les sources de pollutions par les substances dangereuses de manières à mieux les gérer : sites industriels, ports de commerce, ... ;
- Améliorer la collecte et le traitement des eaux usées portuaires ;
- Garantir la qualité environnementale de la gestion des ports en incitant leur certification européenne AFAQ-AFNOR « gestion environnementale portuaire » ou « Ports Propres » sur tous ports de plaisance ou commerciaux.

*e. Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines et littorales***Prescriptions**

- Mise en œuvre du nouveau Plan de Gestion des Déchets non Dangereux
- Renforcer la répression contre les rejets de déchets en mer ou sur le littoral
- Mettre en place un Schéma de gestion des Macro déchets et des laisses de mer sur les plages pour réduire le retrait systématique des banquettes de Posidonie avec l'enlèvement des déchets
- Mettre en œuvre la disposition du SDAGE Corse 2a-05 : améliorer la gestion des macro-déchets
- Encadrer règlementairement la mise en place d'installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison
- Améliorer la gestion des macro déchets en mer, avec la mise en place de ramassages sur les sites à préserver (Natura 2000, Réserves Naturelles,...), la mise en place de poubelles flottantes sur les zones de mouillages organisés (Conteneurs déjà installés dans le Golfe d'Ajaccio), ou dans les bassins de navigation très fréquentés
- Créer un partenariat spécifique avec les pêcheurs pour les intégrer à la démarche de gestion des déchets en mer : ramassage et dépôt des ordures aux lieux de traitement, surveillance de taux de remplissage des poubelles en mer, localisation de nappes de macro-déchets... Il s'agit là d'une volonté du Comité régional des pêches et des élevages marins corse, qui permettrait également de diversifier les sources de revenus des pêcheurs.
- Créer des équipements spécifiques dédiés à la récupération des déchets ramassés par les pêcheurs dans les ports de pêches.

*f. Réduire les rejets d'hydrocarbures et autres polluants par les navires (rejets illicites ou accidentels)*

**Prescriptions**

- Optimiser la surveillance aérienne et la détection satellitaires sur les secteurs à enjeux pour les rejets illicites ou les accidents tels que les Bouches de Bonifacio, le Cap Corse, le canal de Corse, et les sites d'intérêts écologiques (Reserve de Scandola)
- Renforcer la réglementation et contrôle des pollutions par les navires et engins flottants
- Former les pilotes de ligne effectuant les liaisons Corse- Continent à la détection de pollutions aux hydrocarbures
- Renforcer la mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures ou matières dangereuses notamment dans les zones de fort trafic, ou de forte occupation du plan d'eau
- Étudier la faisabilité de la mise en place de nouveaux dispositifs de collecte des résidus d'hydrocarbures et de substances dangereuses dans les ports ou à proximité d'apportements industriels (Golfe d' Ajaccio et Bastia)
- Tenir à jour les Plan Orsec et Polmar et accroître les exercices organisés dans leur cadre
- Former le personnel des collectivités territoriales littorales, des communes et des structures de gestion des AMP à la conduite des opérations de lutttes anti-pollution
- Renforcer la coopération internationale en matière de prévention et de lutte contre les pollutions en mer en poursuivant la définition de plan commun comme le plan RAMOGEPOL, notamment avec les pays voisins comme l'Italie.

*g. Améliorer la gestion environnementale des ports*

**Prescriptions**

- Les infrastructures portuaires doivent répondre aux exigences environnementales :
  - Les ports établissent des Schéma d'assainissement comportant des programme d'action et d'amélioration de la gestion des eaux usées et pluviales sur son enceinte.
  - Les ports contribuent au suivi environnemental de leur territoire en alimentant et en diffusant régulièrement des éléments relatifs à la qualité du milieu dans son enceinte. Les éléments du suivi porteront notamment sur les éléments ci-après (cette liste n'étant pas exhaustive) :
    - + La gestion des déchets issus du port mais également des navires ;
    - + La qualité des eaux, notamment à proximité des pontons de déchargement de matières dangereuses, des aires de carénages, des postes d'avitaillement ;
    - + La qualité des sédiments marins et le schéma de gestion des sédiments issus des dragages.

---

# Annexes



## **Volet 1** | Note sur la qualité des eaux



## 1 | Les lagunes et étangs

Pour les masses d'eau de transition, qui sont composées des étangs lagunaires présents sur la côte occidentale : l'état global est moins bon : les étangs de Diane et Palo présentent un état moyen tandis que l'état de l'étang d'Urbino est considéré comme médiocre et celui de Biguglia comme mauvais notamment à cause des indicateurs biologiques.

### A | L'étang de Biguglia

Cet étang est la plus grande zone humide de Corse.

Les causes de nuisances autour de l'étang sont liées à la proximité de Bastia, de zones industrielles situées dans le bassin versant, du développement de l'agriculture dans la plaine environnante et de l'expansion de l'urbanisation sur le cordon lagunaire, et à la lente dessalure par rapport à sa situation au début du siècle, suite à l'augmentation des drainages de la plaine et aux fluctuations de la pluviométrie.

L'étang est aujourd'hui une réserve naturelle et un site Natura 2000, il bénéficie également d'un SAGE.

En raison d'échanges avec la mer relativement limités, et surtout très localisés, la lagune de Biguglia est un écosystème confiné, principalement dans sa partie Sud.

Les rejets domestiques et le ruissellement en provenance des espaces urbanisés contribuent pour près de 40% des apports d'azote et 50% des apports de phosphore, du fait de la forte occupation du bassin versant par la population urbaine et par les activités agricoles. Des concentrations élevées en ammonium par rapport aux nitrates confirment que cette lagune est sensible aux rejets des stations d'épuration.

Cet enrichissement des eaux en sels nutritifs explique les très fortes proliférations phytoplanktoniques et participe à l'enrichissement organique du sédiment.

Dans le cadre du contrôle de surveillance des masses d'eau de transition, la qualité des eaux de l'étang a été classée comme mauvaise. Ce classement est issu du suivi de différents facteurs caractérisant l'état chimique et l'état écologique. Au titre de la campagne de 2009, un enrichissement en ammonium et les faibles concentrations en oxygène ont donné un classement chimique médiocre. Les éléments de qualité phytoplancton, macrophyte et macrofaune benthiques ont quant à eux engendré une classification mauvaise.

### B | Les étangs de Diane et d'Urbino

Les lagunes de Diana et Urbino présentent toutes deux les mêmes caractéristiques, associant des profondeurs importantes et un faible taux de renouvellements des eaux. Un à cinq mois sont nécessaires pour assurer le renouvellement des eaux de l'étang de Diana, et davantage pour Urbino, ce qui leur confère une grande sensibilité à l'eutrophisation, due à l'accumulation des apports du bassin versant en sels nutritifs.

Pour ces deux étangs, les bassins versants sont de faibles superficies et peu urbanisés. Les concentrations en sels nutritifs mesurées dans les eaux sont un peu plus élevées qu'en milieu marin, mais restent bien inférieures à celles mesurées dans les eaux de Biguglia.

Ces étangs sont principalement utilisés pour la conchyliculture et cette exploitation impacte la qualité des eaux.

La qualité microbiologiques des eaux fait donc l'objet d'un suivi. Que cela soit par temps de pluie ou temps sec, les niveaux de contamination au centre n'ont jamais dépassé les seuils d'alerte en 2013. Les résultats montrent une qualité microbiologique moyenne cependant, les chiffres montrent une amélioration de la qualité des résultats sur les dix dernières années.

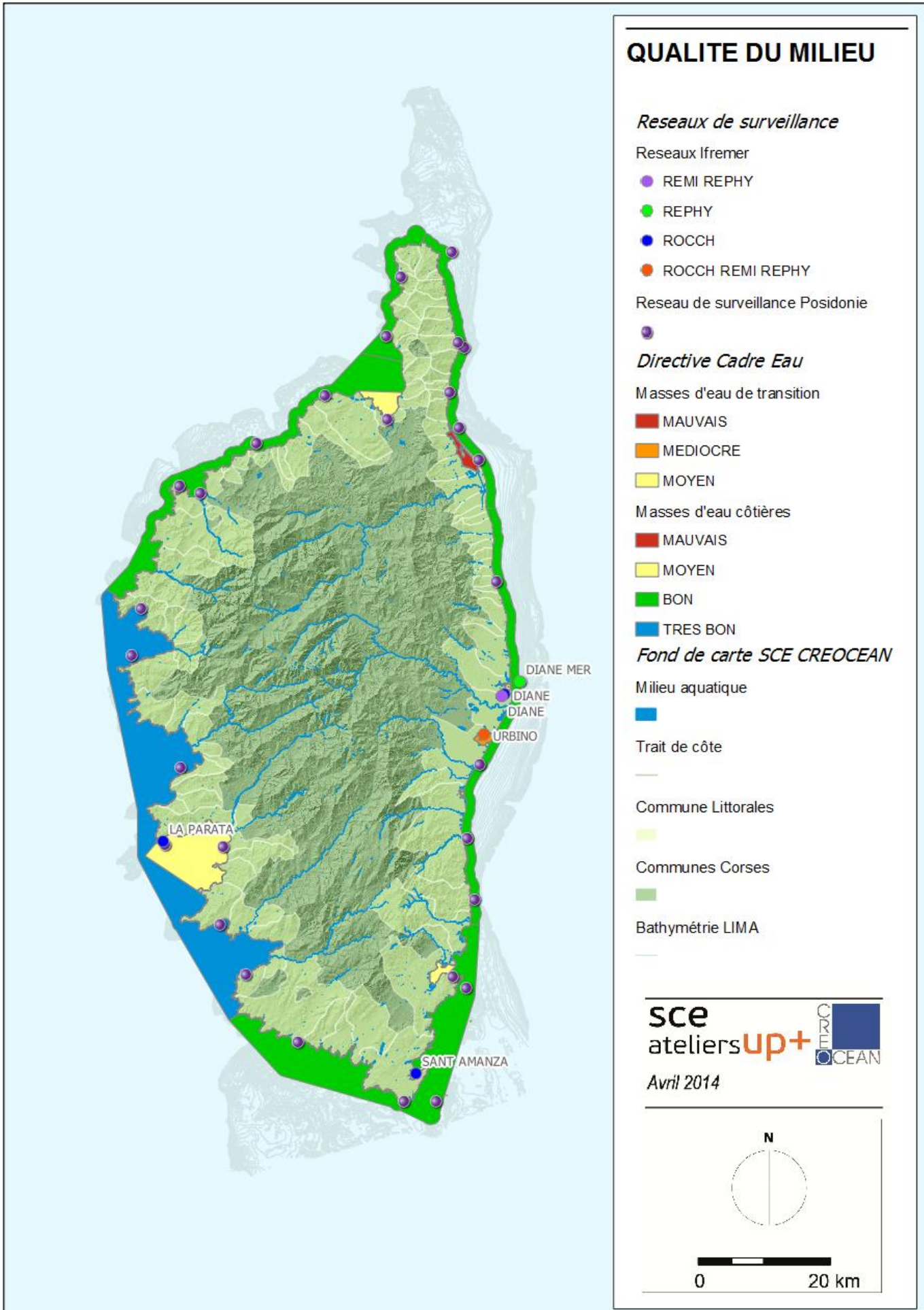
Concernant les teneurs en métaux dans les coquillages, sur Diane les concentrations en

Cadmium sont proches de la médiane nationale, tandis que les teneurs en Mercure et Plomb sont en dessous. Les concentrations ne dépassent pas les seuils sanitaires de consommation fixés par les règlements européens n°446/2001 ET 221/2002.

Les résultats des échantillons prélevés ces trois dernières années sur l'étang d'Urbino montrent une qualité microbiologique moyenne. Cependant, les résultats des dix dernières années de surveillance révèlent une tendance à l'amélioration.

La contamination chimique en cadmium, mercure et plomb présents dans la chair des coquillages sur Urbino sont bien en dessous de la médiane nationale pour les trois métaux.





## 2 | Les eaux côtières

### A | Le bilan issu des suivi DCE

L'ensemble de la partie marine du pourtour de la Corse fait l'objet d'un découpage en masses d'eau initié dans la cadre de la mise en place de la Directive Européenne Cadre sur l'Eau. La directive cadre sur l'eau (DCE) du 23 octobre 2000 définit un cadre pour la gestion et la protection des eaux par grand bassin hydrographique au plan européen avec une perspective de développement durable.

Dans ce contexte l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée a fait procéder à une qualification des masses d'eau côtières et de transition de la frange littorale. Cette classification, basée sur différents critères naturels de délimitation, s'intéresse aux masses d'eau dans la limite de 1 mille nautique à compter de la ligne de base\*.

Pour assurer le suivi et la caractérisation de l'état écologique des masses d'eau, des réseaux de surveillance ont été mis en place. Plusieurs indicateurs chimiques et biologiques sont utilisés.

D'après la dernière campagne effectuées en 2009, il apparaît que :

Sur les 13 masses d'eau côtières identifiées :

- seule une d'entre elle est qualifiée comme étant en bon état global (MC Pointe Senetosa- Pointe Palazzu sur la côte occidentale),
- 7 sont en bon état, soit plus de la moitié,
- 4 sont caractérisées comme dans un état moyen et sont localisées au niveau des grandes agglomérations ou au niveau des golfes (Ajaccio, Porto-Vecchio, Saint Florent),
- la masse d'eau du goulet de Bonifacio présente un mauvais état global et principalement chimique avec une contamination des eaux par les pesticides.

De manière globale, les masses d'eau sujettes à des problèmes de qualité sont peu nombreuses

et des masses d'eau confinées, golfe, étang ou goulet, avec la présence d'une grande agglomération ou d'activités agricoles au niveau du bassin versant.

### B | Une contamination bactériologique faible

Les services de l'Agence Régionale de Santé (A.R.S.) réalisent, durant les périodes estivales (de juin à septembre), des prélèvements et des analyses bactériologiques (teneurs en Escherichia coli et Entérocoques fécaux) en un point sur chaque plage.

Le bilan de l'année 2013 montre que la qualité des eaux de baignades est bonne dans plus de 89,3 % des analyses, et l'eau est de qualité moyenne dans 10,7 % des analyses.

Les résultats par département font état d'une meilleure qualité de l'eau en haute Corse avec 91,4 % des plages présentant une bonne qualité de leurs eaux de baignades contre 87,8 % en Corse du Sud. Quel que soit le département aucune des plages n'a présenté une qualité mauvaise ou momentanément polluée en 2013.

La qualité microbiologique des eaux côtières est très étroitement en lien avec les rejets urbains, mais également les apports des cours d'eau côtiers nombreux sur le littoral corse.

## 3 | Des enjeux forts pour la préservation de la qualité des eaux corses

La préservation de la qualité des milieux marins, le développement des activités aquacoles et le maintien de l'image touristique de l'île (lié en partie à la qualité des eaux de baignade) requièrent une qualité de l'eau maintenue voire renforcée dans certains secteurs (principalement aux alentours du Golfe Ajaccien, de Saint Florent, de Porto-Vecchio et des lagunes : Biguglia, Urbino, Diane).

La vocation prioritaire donnée à ces espaces et au développement de ces activités impose dans

tous les cas une maîtrise des impacts du développement urbain et des activités sur les espaces côtiers.

Pour cela, le SMVM réaffirme dans ses orientations générales les règles et principes déjà amorcés dans les documents de gestion de la ressource en eau. Il renforce notamment les luttes contre les pollutions aquatiques et cherche à améliorer la qualité des eaux de baignade.

Identification de la masse d'eau		Type	État (DCE 2009)		
			État Chimique	État écologique	État Global
FREC01ab	Pointe Palazzu - Sud Nonza	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC01c	Golfe de Saint-Florent	MEC	Bon	Moyen	Moyen
FREC01d	Canari	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC01e	Cap Ouest	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC02ab	Cap Est de la Corse	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC02c	Littoral Bastiais	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC02d	Plaine Orientale	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC03ad	Littoral Sud Est de la Corse	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC03b	Golfe de Porto-Vecchio	MEC	Bon	Moyen	Moyen
FREC03c	Golfe de Sant'Amanza	MEC	Bon	Moyen	Moyen
FREC03eg	Littoral Sud-Ouest de la Corse	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC03f	Goulet de Bonifacio	MEC	Mauvais	Moyen	Mauvais
FREC04ac	Pointe Senetosa - Pointe Pala	MEC	Bon	Bon	Bon
FREC04b	Golfe d'Ajaccio	MEC	Bon	Moyen	Moyen
FRET01	Étang de Biguglia	MET	Non prospecté	Mauvais	Mauvais
FRET02	Étang de Diana	MET	Bon	Moyen	Moyen
FRET03	Étang d'Urbino	MET	Non prospecté	Médiocre	Médiocre
FRET04	Étang de Palo	MET	Non prospecté	Moyen	Moyen

État chimique    Bon    Mauvais    Non prospecté

État écologique    Très bon    Bon    Moyen    Médiocre    Mauvais

Figure 7 : Bilan de l'état des masses d'eau côtières et de transition en Corse (Source IFREMER 2010)

## **Volet 2** | Note sur l'érosion côtière



## 1 | Présentation générale

Ce littoral connaît, comme toute la côte méditerranéenne, de très faibles variations du niveau des eaux, le marnage étant en moyenne de l'ordre de 30 cm. Les variations du niveau d'eau ne sont donc pas un facteur important d'érosion à ce jour.

Les tempêtes jouent un rôle essentiel dans l'évolution du trait de côte. Elles engendrent des phénomènes d'érosion importants et brutaux et parfois des phénomènes de submersion. Le taux d'érosion est variable en fonction de :

- La nature du site, géomorphologie-résistance (plage, falaise...),
- La présence d'ouvrage de protection,
- La fréquence des houles à fort potentiel énergétique,
- L'orientation des houles dominantes à la côte qui agit sur la mise en place d'un courant de dérive littorale.

La façade maritime peut être divisée en plusieurs sous-unités morphologiques en fonction du type de côte :

- Les côtes falaises : elles sont principalement observées au Cap Corse, au nord-ouest de l'île zones des calanches) et à la pointe Sud (zone de Bonifacio). Pour ces sites l'aléa submersion marine est proche de zéro, en revanche l'aléa érosion est identifié pour les roches calcaires du secteur de Bonifacio.



*Falaises calcaires en érosion de Bonifacio*  
(©C. Labaune)



*Falaises granitiques des calanques de Piania* (©C. Labaune)

- Les petites plages sableuses isolées dans des criques au sein des côtes rocheuses :

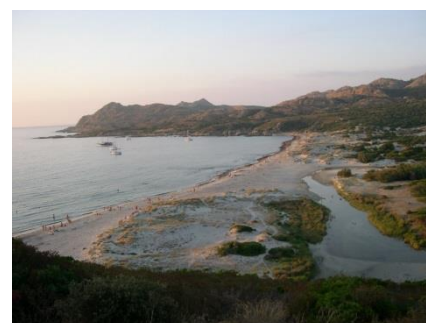
Ces formations de dimensions réduites sont généralement associées à une embouchure de rivière qui est à l'origine des dépôts sédimentaires créant la plage.



*Porto* (©C. Labaune)

- Les ensembles de plage de plus d'1km entrecoupés par des avancées rocheuses :

Ce type de formation est observé principalement sur des côtes rocheuses plus basses telles que les secteurs Calvi / Ile-Rousse ou le secteur sud de la Corse.



*Les Agriates* (©C. Labaune)

- **les côtes sableuses rectilignes :** ce type de morphologie côtière n'est observé qu'au niveau de la plaine orientale. Le cordon dunaire y est bien développé entre la commune de Sari-Solenzara et le sud de Bastia. Ces côtes basses et rectilignes sont les plus sensibles à l'aléa érosion marin, mais également submersion.

## 2 | Dynamique des rivages

### A | Synthèse des documents existants

Différentes études sur l'évolution du trait de côte en Corse ont été publiées par le BRGM dans le cadre de divers projets :

- Un document de synthèse parue en 1997 sur l'évolution de 25 plages entre les Agriates et le Golfe de Ventilegne, document produit en coopération avec la DRIRE Corse et l'Office de l'Environnement Corse (BRGM - R 39480) ;
- Le Réseau de suivi du littoral de la Corse (ROL) mis en place en 1999, actuellement 15 sites répartis le long de la façade maritime font l'état d'un suivi annuel, nous citerons ici les plus récents disponibles :
  - o BRGM/RP-58563 (Stépanian et al., 2010) : Rapport d'observation 2009 ;
  - o BRGM/RP-59724 (Balouin et al., 2011) : Étude d'impact des tempêtes sur la plaine orientale.

**Remarque : les rapports d'observations plus récents ne sont pas disponibles, les documents seraient donc à compléter après accès à ces informations.**

- Le bilan du programme Euroérosion qui a permis de mettre à disposition une couche géoréférencée des tendances évolutives du trait de côte à l'échelle européenne ;
- BRGM/RP-59058 (Stépanian et al., 2010) : Atlas littoral de la Plaine Orientale, ce document présente une synthèse cartographique des connaissances sur le contexte géomorphologique, hydrodynamique et le transport sédimentaire ;
- BRGM/RP-61650 (Balouin et al., 2012) : Ce document présente le diagnostic et les préconisations au regard des aléas érosion et submersion marine pour la Plaine Orientale en tenant compte des enjeux socio-économiques et environnementaux (document répondant aux orientations de gestion intégrée du trait de côte).

Actuellement, nous manquons d'informations concernant les risques de submersion sur l'ensemble du littoral, document en cours de production au sein du BRGM. Les couches vectorielles des zones en érosion ou accrétion du trait de côte ne sont également pas disponibles pour le moment. Nous ne pouvons donc mettre à jour les cartes par rapport à la dernière version officielle basée sur une étude de 2005.

De plus la dynamique du rivage des côtes à falaises du secteur de Bonifacio n'est pas connue actuellement. Des études en cours permettraient de compléter ce document et d'établir le diagnostic quant à l'aléa érosion marine de ce domaine.



### Les tendances évolutives

Le suivi du trait de côte issu des différentes études mentionnées a mis en évidence le phénomène de recul du littoral sous l'action de l'érosion marine essentiellement pour certains secteurs de la Plaine Orientale. Les autres secteurs ne présentent un recul que très localisé et souvent des plages en équilibre, retour au trait de côte d'origine après les phénomènes de tempêtes.

#### Cap Corse

Les données disponibles concernant l'évolution des plages du Cap Corse proviennent uniquement du programme EUROSION (2005). L'ensemble du littoral, à dominante rocheuse, semble relativement stable au vue des données disponibles.

#### Côte occidentale

On notera quelques différences dans les tendances évolutives selon les études considérées pour le secteur occidental du littoral Corse. Ceci peut être lié à des différences d'échelles temporelles des observations, l'équilibre dynamique d'une plage peut parfois se faire sur plusieurs années.

Pour la plupart des sites étudiées, le trait de côté apparaît comme stable d'un point de vue dynamique.

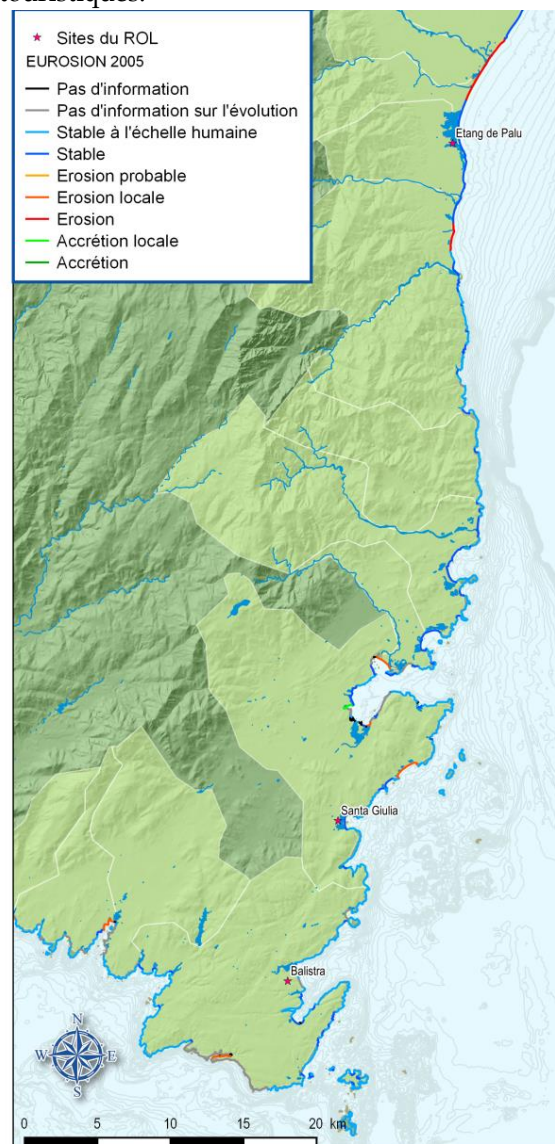
Cependant, l'ensemble des mesures du ROL depuis 1999 mettent en évidence une vulnérabilité de la plage du Taravo à l'érosion.

Quelques petites plages de la côte occidentale, à la fois criques au sein des côtes à falaises et plages entrecoupées par des caps rocheux, semblent présenter un léger recul du trait côte qui est généralement lié à la réduction des apports sédimentaires suite à l'implantation de barrage sur les cours d'eau. Il conviendra donc de suivre avec attention l'évolution de la plage de Portigliolo, à l'embouchure du Rizzanese, qui contribuait largement, jusqu'à la mise en service du barrage en septembre 2013, à sa forte dynamique sédimentaire.

Par ailleurs, la plage de Calvi présente des ouvrages de protection contre l'érosion et a fait l'objet d'un ré-ensablement en 2001. Sa partie Est semble désormais sensible à l'érosion, ce qui paraît lié à la fragilisation des barres d'avant-côte depuis 2006.

#### Littoral Sud/Sud-Est

De Bonifacio à Sari-Solenzara, le littoral est composé de grande plage de sables entrecoupées par des avancées rocheuses. Le relief général est relativement bas. Seul deux plages font partie du ROL. De manière générale, les résultats du programme érosion indiquent une côte relativement stable à l'exception de quelques secteurs très localisés tel que la baie de Santa Giulia, considérée comme un site sensible au vue des enjeux touristiques.



Évolution du trait de côte du littoral sud-est -

Commune	Plage	Evolutions (1951-1996)	Origine potentielle	Programme Eurosion (2005)	Evolution 2000-2009 (ROL - BRGM)
Palasca	Ostriconi	Nord : recul de 10 à 15 m Sud : recul 20 à 30 m	Naturelles et extraction de granulats dans la rivière	Stabilité	
Belgodère	Lozari	Est : Recul de 30 m Ouest : Avancée à l'embouchure	Barrage de Codole (?)	Stabilité	
Aregno et Algajola	Aregno	Stable - évolutions réversibles		Stabilité	Stabilité dynamique
Calvi	Calvi	Variable en fonction des secteurs et des années	Ouvrage et ré-ensablement	Tendance érosive	Globalement stable / léger recul
Calenzana et Galeria	Crovani	Stable - évolutions réversibles		Stabilité	
Galeria	Galéria	Faible recul, au maximum 10 m	Diffraction de la houle sur la digue	Stabilité	Stabilité globale
Ota	Porto	Nord : recul de 30 à 40 m Sud : recul de 20 m	Soit retour à la morphologie des années 1930, soit érosion liée à la construction d'une digue	Tendance à l'engraissement	
Cargèse	Chiuni	Stable		Stabilité	
Cargèse	Peru	Stable		Stabilité	
Vico	Sagone	Peu d'évolution - recul inférieur à 15-20 m	Evolution naturelle (rivière et houles) - à suivre	Stabilité	Stabilité dynamique
Coggia	Santana	Peu d'évolution - avancée locale de l'ordre de 15-20 m		Stabilité	
Coggia et Casaglione	San Giuseppe et Liamone	Nord de l'embouchure : recul inférieur à 10 m Sud de l'embouchure : recul de 20 à 30 m	Apports solides et houles	Stabilité	
Calcatoggio	Stagnone	Tendance au recul de l'ordre de 20 m	Fréquentation du site, infrastructures touristiques et modification du cours d'eau	Tendance érosive	
Ajaccio et Grosseto-Prugna	Ricanto et Porticcio	Tendance au recul de 20 m à 50 m	Ancien travaux d'extractions de granulats dans la Gravona et endiguement de son cours inférieur	Stabilité	
Albitreccia et Pietrosella	Agosta	Nord et centre : recul de 10 à 30 m Sud : stabilité	Enrochements en période de tempête	Stabilité	
Coti-Chiavari/Serra-di-Ferro	Cupabia	Erosion probablement réversible	Contrôle par les apports solides des ruisseaux	Stabilité	
Serra-di-ferro/Olmeto	Taravo et Tenutella	Stable ou avancée/recul de l'ordre de 30 m	Equilibre dynamique	Stabilité	Erosion au Nord Stabilité au Sud
Olmeto	Campitellu	Recul de l'ordre de 30 m		Stabilité	
Olmeto	Baraci	Recul moyen de 20 à 25 m - variations interannuelles	Anciennes extraction de sables en arrière plage	Stabilité	
Propriano	Capu Laurosu	Recul de 20 à 30 m	Modification de l'aéroport?	Tendance érosive	Variable au Nord et Erosion au Sud
	Portigliolo	Stabilité au Nord et stabilité ou avancée au Sud	Naturelles (houle)		
Sartène	Tralicetu	Avancée de 10 à 20 m		Stabilité	
Sartène	Erbaju	Stabilité des 2/3 nord et recul au sud jusqu'à 30 m	Conditions de houle (érosion réversible)	Stabilité	
Figari-Bonifacio	Golfe du Ventilegne	Pisciu Cane : stable Saparelli : fore avancée Ventilegne : fort recul	Barrage de Figari - modification des apports et de la dynamique hydraulique	Recul des plages Nord	

**Tableau I.** Évolutions de quelques plages de la façade occidentale depuis 1951

## La Plaine Orientale

La plaine orientale composée d'un littoral sableux bas est particulièrement sensible en termes de mobilité du trait de côte. De plus cette côte est soumise en de nombreux points à de forts enjeux touristiques, socio-économiques et/ou environnementaux. Selon une étude publiée en 2007 (BRGM, 2008), près de la moitié du littoral a subi des phénomènes érosifs entre 1948 et 2007 à la fois en raison de processus naturels (houles, tempêtes, apports solides) et de l'action anthropique tels que des aménagements littoraux figeant un littoral normalement mobile.

La vulnérabilité de la plaine orientale face à l'aléa érosion et les enjeux touristiques, socio-économiques et naturels le long de la côte, ont conduit à la réalisation de plusieurs études pour la protection du littoral et sur l'impact des tempêtes, études réalisées en collaboration entre le BRGM et la DDTM 2B (BRGM, 2010, 2011 et 2012). L'étude détaillée des évolutions historiques (1948-2007) et récente (2002-2007) est décomposée selon 4 cellules sédimentaires, ensemble morpho-sédimentaire relativement indépendant des zones avoisinantes en terme de dynamique. Les résultats sur l'évolution récente du trait de côte de ces 4 cellules sont présentés

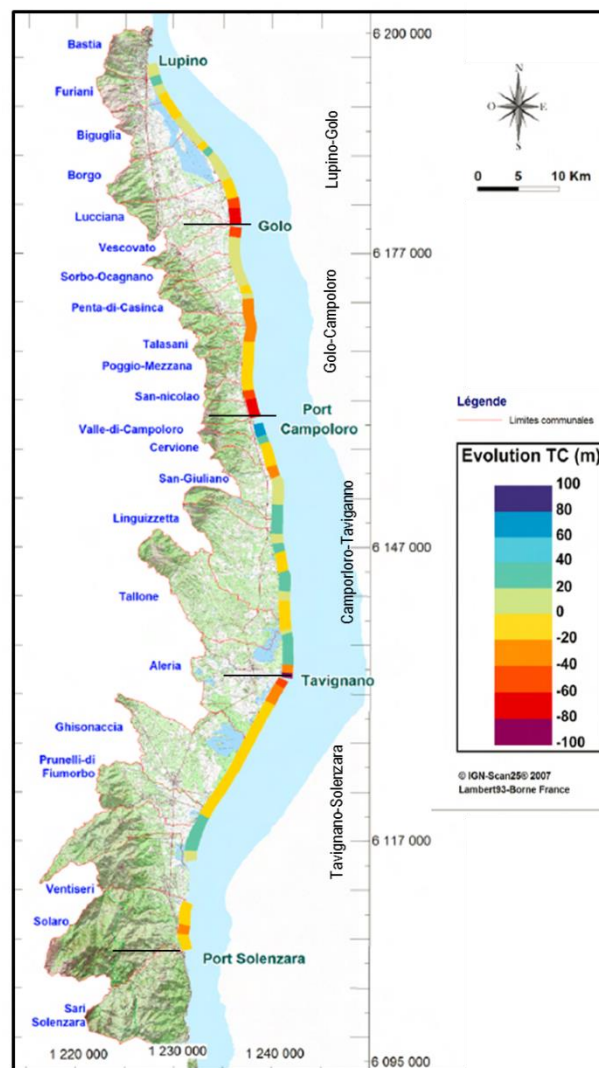
D'après cette étude, il ressort que les zones les plus mobiles correspondent aux limites de cellules sédimentaires, les mouvements peuvent atteindre +180 m à -100 m pour l'évolution historique et -30 à +45 m pour l'évolution récente:

- Frontière sablo/rocheuse du Lupino ;
- Embouchure du Golo ;
- Port de Campoloro ;
- Embouchure du Tavignano ;
- Embouchure de la Solenzara.

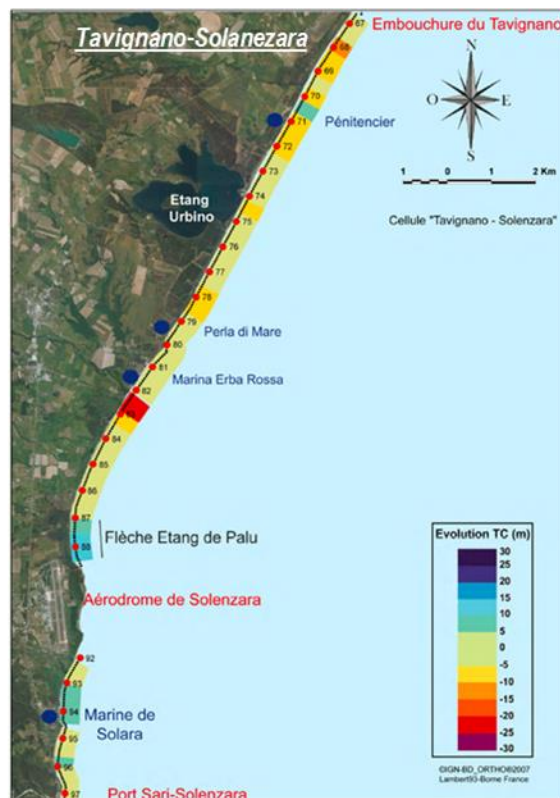
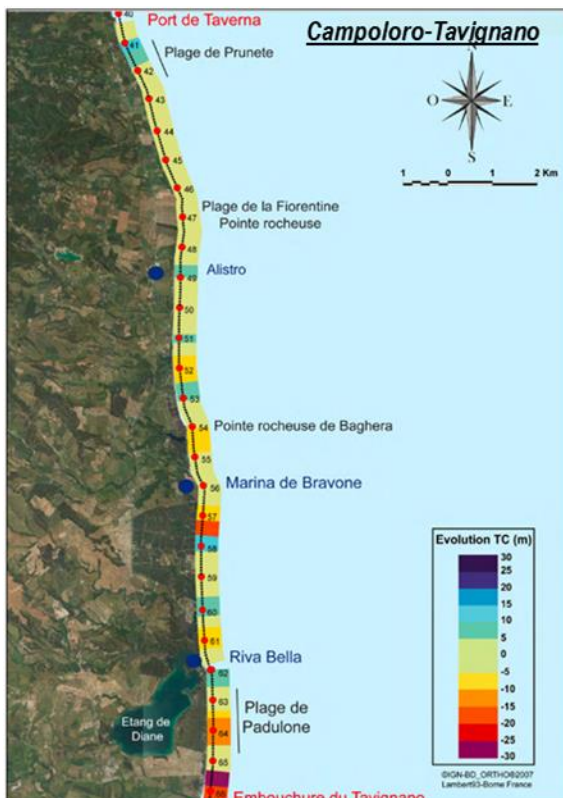
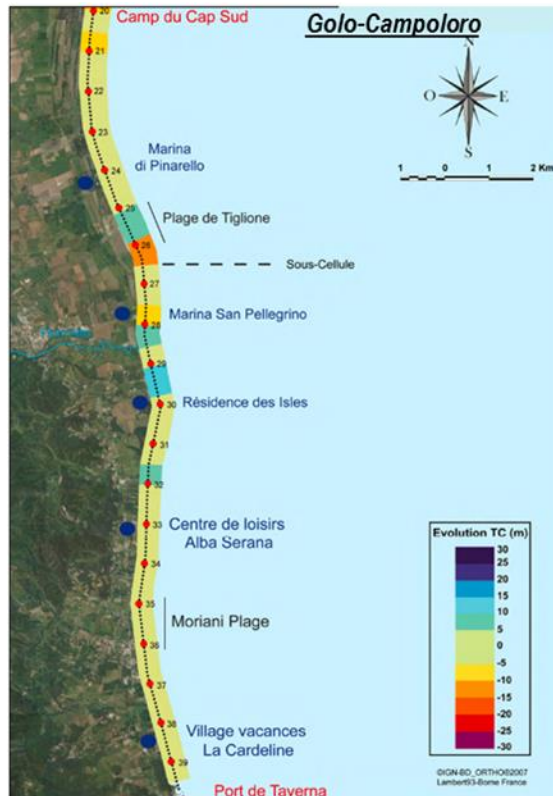
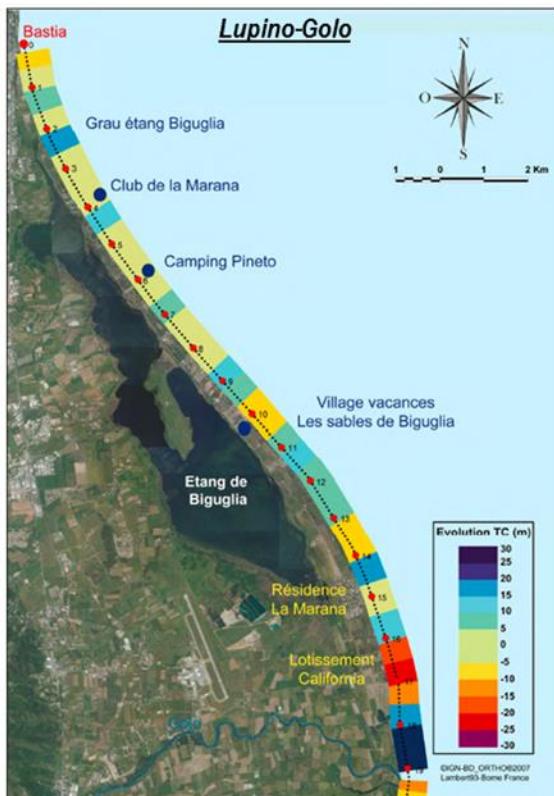
La limite du port de Campoloro est une limite anthropique qui a considérablement modifié le transit sédimentaire en bloquant la dérive littorale.

La synthèse des résultats indique :

- Évolution historique (1948 - 2007) du trait de côte :
  - 46 % du littoral en érosion (recul supérieur à 5 m) ;
  - 15 % du littoral stable (variation entre -5 et +5 m) ;
  - 39% du littoral en accrétion (avancée de plus de 5 m) ;
  - Mouvements d'ordre +/- 30 m.
- Évolution récente (2002-2007) :
  - 24 % en érosion ;
  - 45 % stable ;
  - 31 % en accrétion ;
  - Érosion moyenne : -6,5 m, Accrétion moyenne : +7,5 m



Évolution historique du trait de côte de la plaine orientale (1948-2007), d'après BRGM/RP-59058-FR, 2010



Évolution récente du trait de côte (2002-2007)  
d'après BRGM/RP-59058-FR, 2010

## B | Les orientations régionales en matière de gestion du trait de côte

Les orientations passées ont conduit à la mise en place de quelques structures de protection du littoral en dur tels que des épis. Actuellement ces interventions en durs sont à minimiser au regard des directives de gestion intégrée du trait de côte. Des documents émis par le Ministère de l'Écologie, du développement durable, des Transports et du Logement présente le programme d'action mis en place pour la période 2012-2015. Ces documents reprennent le principe actuel préconisé dans la gestion du trait de côte dont nous rappellerons ici quelques principes communs et recommandations stratégiques :

- + « *Le trait de côte est naturellement mobile : il ne peut pas et ne doit pas être fixé partout.*
- + *N'envisager les opérations de protection artificialisant fortement le trait de côte que dans des secteurs à très fortes densité ou d'intérêt stratégique national et les concevoir de façon à permettre à plus long terme un déplacement des activités et des biens.*
- + *Recourir à des techniques souples de gestion du trait de côte pour les secteurs à densité moyenne (urbanisation diffuse...) ou à dominante agricole.*
- + *Protéger et restaurer les écosystèmes côtiers (zones humides, cordons dunaires, mangroves, récifs coralliens...) qui constituent des espaces de dissipation de l'énergie et contribuent à limiter l'impact de l'érosion côtière sur les activités et les biens. »*

À ce jour, seule la Plaine Orientale a fait l'objet d'une étude visant à définir des orientations de gestion du trait de côte au regard des aléas érosion et submersion marine et des enjeux. Ce site est en effet le plus sensible en termes de risque quant à l'érosion, et localement la submersion.

Les préconisations proposées par le BRGM sont reprises ici dans le cadre du schéma de mise en valeur de de la mer. Celles-ci sont définies en fonction de cellules sédimentaires identifiés sur le littoral, cellules limitées soit par les infrastructures portuaire soit les graus naturels.

Celles-ci sont décrites dans le document diagnostique du SMVM.

### Cellule Lupino-Golo :

- + L'objectif mentionné est de faciliter le transit naturel des sédiments et le laisser faire ;
- + Les techniques proposées sont essentiellement des techniques douces :
  - o Entretien du cordon dunaire
  - o Rechargement de plage
- + Pour les secteurs à forts enjeux, le recul stratégique est préconisé à moyen/long terme.

### Cellule Golo-Campoloro :

- + L'objectif mentionné est la restauration du transit sud-nord et d'un espace de liberté ;
- + Pour ce faire les préconisations sont :
  - o Gestion du cordon dunaire,
  - o Rechargement ponctuel,
  - o By-pass sédimentaire,
  - o Laisser-faire.
- + Un recul éventuel des enjeux pourraient être à envisager en fonction du résultat des méthodes de protection/restauration du trait de côte.

### Cellule Campoloro-Tavignano :

- + L'objectif mentionné est un laisser-faire en raison de la faible anthropisation de cette portion du littoral ;
- + Les méthodes de protection préconisées en fonction des secteurs sont :
  - o Un rechargement ponctuel,
  - o La restauration dunaire,
  - o Le by-pass.

### Cellule Tavignano-Solenzara :

- + L'objectif principal mentionné est de laisser le milieu évoluer naturellement.
- + La solution technique proposée pour les zones à risques de submersion est :
  - o Gestion des cordons dunaires ;

- + D'autres méthodes douces pourraient être mises en œuvre pour les zones à enjeux.
- + Remarque : il n'existe à ce jour aucune donnée sur le risque érosion au droit de la base de Sari-Solenzara présentant un fort enjeu socio-économique.

*Remarque : l'absence d'informations précises sur les aléas érosion et submersion marine à l'exception de la plaine orientale rend difficile la définition des préconisations à l'échelle du littoral Corse.*

### C | Le rôle du SMVM en matière de gestion du trait de côte

Le SMVM est l'occasion de partager une vision d'ensemble des problématiques d'érosion et de mobilité du trait de côte sur les 30 kilomètres de littoral concernés. Il peut permettre de donner un cadre aux diverses mesures que les acteurs compétents seraient susceptibles de mettre en œuvre. Il constitue en cela un outil de concertation permettant un approche cohérente et efficace de ces problématiques, en particulier à travers les documents communaux d'urbanisme qui auront à se mettre en place et aux actions d'aménagement que peuvent développer les collectivités ou l'État.

**Sur sa façade maritime, les orientations régionales proposées sont :**

- **de privilégier autant que possible les solutions préventives, les solutions d'aménagement douces et la réhabilitation des milieux ;**
- **de limiter autant que possible le recours aux infrastructures marines, celles-ci devant être réservées aux situations nécessitant la protection des biens ou des personnes en l'absence d'autre option ;**
- **d'envisager le recul stratégique à moyen/long terme sur les zones de forts enjeux pour lesquels d'autres solutions ne pourraient permettre la protection du littoral.**

## **Volet 3** | Note sur les études mobilisées pour l'élaboration du SMVM





## Morphologie et occupations du littoral terrestre

- A.A.U.C., 2013. Diagnostic Territorial Stratégique.
- A.A.U.C. / C.T.C., 2014. Diagnostic du Schéma Régional des Infrastructures de Transport.
- A.A.U.C., 2014. Diagnostic du PADD.
- A.A.U.C., 2013. Travaux des ateliers « loi littoral ».
- A.A.U.C., 2013. Livre Blanc Assises du littoral 176 p.
- A.A.U.C., Visu, Cyrnéa, I Pampasgoli, ASCONIT, 2014. Atlas des Espaces Remarquables et Caractéristiques du Littoral (ERC).
- B.R.G.M., 1997. Évolution du trait de côte de 1951 à 1996. Étude de 25 plages des Agriates au golf de Ventilegne.
- Commissariat Général au Développement Durable, 2012. Le point sur – Trois quarts des rivages métropolitains sont non artificialisés mais une part importante est menacée et peu protégée (n°153).
- C.T.C et Préfecture de Corse, 2012. Profil environnemental régional de la Corse. 176 p.
- DREAL de Corse, 2013. Atlas des paysages de la Corse.
- DREAL de Corse / OEC, 2010. Bilan- évaluation- prospective de la mise en œuvre en Corse de la politique des sites protégés. 266 p.
- Observatoire du Développement Durable de Corse / A.A.U.C., 2014. Évolution des surfaces bâties en Corse de 1970 à 2010 par l'analyse des fichiers fonciers.
- O.E.C. / A.A.U.C., Biotope, 2013. Trame Verte et Bleue de la Corse.
- Christophe Lefebure, 2006. Les Villages Corse, Edition Privat. 141 p.
- Kalisté Peripli et éco-terre-développement, 2010. Inventaire Photographique géo référencé du littoral.
- Gamisans et Paradis 2002, Étages de végétation.

## Les milieux lagunaires et maritimes

- Bonacorsi et al., 2012. Caractérisation des peuplements benthiques du Cap Corse. Université de Corse.
- CARTHAM / Agence des Aires Marines Protégées, 2014. Inventaires biologiques et analyse écologique de l'existant : NATURA 2000 en mer (CCTP). Littoral Corse : Lot 17, 18, 19, 20.
- C.T.C / Préfecture de Corse / Comité de bassin Corse, 2010. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau de Corse.
- CTC, 2012. Analyse Stratégique Régionale de la Corse, Enjeux et proposition de création d'aires marines protégées. *Version approuvée par l'Assemblée de Corse, mars 2012*. Agence des Aires Marines Protégées/Office de l'Environnement de la Corse.
- Kantin R. et Pergent G., 2007. Groupement de Recherche (GDR), Gestion des écosystèmes littoraux méditerranéens : Rapport final.
- O.E.C. / A.A.U.C., Biotope, 2013. Trame Verte et Bleue de la Corse.
- O.E.H.C., 2003. États généraux de l'eau - Rapport de synthèse.
- PAMM Méditerranée occidentale, 2014. Plan d'Action pour le Milieu Marin sous-région marine Méditerranée Occidentale ; Objectifs environnementaux et indicateurs associés.
- Pasqualini V., 1997. Caractérisation des peuplements et types de fonds le long du littoral corse (Méditerranée, France), Université de Corse (thèse de Doctorat). Università di Corsica. , p. 189.
- Pasqualini, V., Pergent-Martini, C., Clabaut, P., Pergent, G., 1998. Mapping of *Posidonia oceanica* using aerial photographs and side-scan sonar: Application of the island of Corsica (France). *Estuarine Coastal and Shelf Science*, 47(3), 359-367.
- Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) - Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) - Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées (CAR/ASP), 2008. Plan d'action pour la conservation du coralligène et des autres éco-constructions de Méditerranée. CAR/ASP édit., Tunis, 1-21.
- PNUE-PAM-CAR/ASP, 2009a. État des connaissances relatives à la répartition des herbiers de magnoliophytes marines en Méditerranée. Document d'information pour la neuvième réunion pour les Points Focaux des ASP, préparé pour le CAR/ASP, par Leonardini, R., Pergent, G., Boudouresque, C.F., Floriana (Malte), UNEP(DEPI)/MED WG.331/Inf.5, 1-376.
- Préfecture de Corse, 2014. Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine Corse (projet soumis à concertation).
- SCE Aménagement et Environnement, SCE Atelier UP+, CREOCEAN, 2014. Expertise des Espaces Proches du Rivage. (cf. Synthèse de l'approche environnementale ; Volet 1 - 8 l).

## Risques naturels, pollutions et changements climatiques

- A.A.U.C., 2014. Diagnostic du PADD.
- Assemblée Nationale, 2000. Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants.
- Balouin Y., Belon R., Stépanian A., Bodéré G., 2012. Etude générale pour la protection du littoral de la plaine orientale de Corse – Préconisations de gestion. Rapport BRGM/RP ; 52 p., 36 ill.
- Bokor L. (1), Clemenceau I. (2), Palvadeau E. (1), 2006 – PLAN POLMAR. Mise en place de l'atlas hiérarchisé des zones sensibles à protéger en priorité en région corse. Rapport final. BRGM/RP 53869-FR, 40 p, 5 annexes.
- B.R.G.M., 1997. Évolution du trait de côte de 1951 à 1996. Étude de 25 plages des Agriates au golf de Ventilegne.
- Levratto N. et Clemenceau I, 2005. Élaboration d'un indice de vulnérabilité socio-économique d'un littoral : une application au cas de la région Corse.
- Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 2012. Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte.
- Nardini A., 2010. La lutte contre les pollutions maritimes liées aux hydrocarbures en Corse. Office de l'environnement.
- Préfecture de corse, 2011. Dossier Départemental des Risques Majeurs (D.D.R.M.) Corse du Sud.
- C.T.C / Préfecture de Corse / Comité de bassin Corse, 2010. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau de Corse.

## Les ressources liées à la mer et au littoral

- Assises de la Mer et du Littoral, 2013. Synthèse des Assises de la mer et du littoral de Méditerranée – Contribution des acteurs maritimes et littoraux de la Méditerranée à la définition d’une politique maritime intégrée nationale.
- Arrighi F., 2006.- Organisation de la surveillance dans une réserve naturelle excentrée : le cas de la Réserve naturelle de Scandola. Actes des ateliers Medpan « Gestion durable de la pêche et surveillance dans les AMP de Méditerranée », Atelier Medpan N°5, 18-21 octobre 2006 –Porto-Vecchio, France-Corsica. Office de l’Environnement de la Corse. Medpan : 81-83.
- CTC, 2012. Analyse Stratégique Régionale de la Corse, Enjeux et proposition de création d’aires marines protégées. Version approuvée par l’Assemblée de Corse, mars 2012. Agence des Aires Marines Protégées/Office de l’Environnement de la Corse.
- D.D.T.M de Corse du Sud, 2014. Stratégie de gestion des usages du domaine public maritime ; version S 0.4 – document de travail 96 p.
- OEC, 2007. Plan de gestion de la Réserve naturelle des Bouches de Bonifacio, 2007-2011. Office de l’environnement de la Corse, département Espaces Naturels et protégés, 165 pages + Annexes.
- ANDROMEDEOCEANOLOGIE et STARESO, 2012. Inventaires biologiques et analyse écologique des habitats marins patrimoniaux du site Natura 2000 « Golfe d’Ajaccio » FR 9402017. Contrat ANDROMEDEOCEANOLOGIE et STARESO / AGENCE DES AIRES MARINES PROTÉGÉES. 424 p.
- MAURIN A., BOUCHOUCHA M., SAUZADE D., 2007. SI REMCO Système d’Information pour l’exploitation durable des Ressources Marines Corses. Rapport Ifremer, 166 p.
- Fond Européens pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP), 2014. Règlement n°508 2014 du parlement Européen et du conseil du 15 mai 2014, parution au Journal officiel de l’Union européenne.
- Culioli, J.M. 2010. Le partenariat gestionnaire d’AMP-Pêcheurs artisanaux côtiers permettant l’émergence d’activités complémentaires favorisant l’exemplarité halieutique en Corse. Atelier d’échange d’expériences Medpan, 12 au 14 décembre 2010. Korba (Tunisie).
- Kantin R. et Pergent G., 2007. Groupement de Recherche (GDR), Gestion des écosystèmes littoraux méditerranéens : Rapport final.
- Levratto N. et Clemenceau I, 2005. Élaboration d’un indice de vulnérabilité socio-économique d’un littoral : une application au cas de la région Corse.
- Pasqualini V., 1997. Caractérisation des peuplements et types de fonds le long du littoral corse (Méditerranée, France), Université de Corse (thèse de Doctorat). Università di Corsica. , p. 189.
- Pere A., Vandomme D., Layssac. K., Lejeune P., Pelaprat C. 2005. Suivi scientifique de l’arrêt temporaire de la pêche langoustière corse - Rapport Final. Contrat Office de l’Environnement de la Corse. Stareso. Fr., 129 p.
- PNUE-PAM-CAR/ASP, 2008. Plan d’action pour la conservation du coralligène et des autres éco-constructions de Méditerranée. CAR/ASP édit., Tunis, 1-21.
- Préfecture de Corse, 2014. Schéma Régional de Développement de l’Aquaculture Marine Corse (projet soumis à concertation).
- Meinesz, F. Javel, JM. Cottalorda, M.-L. Susini, A. Capiomont, F. Levi et A. Robert., 2004. Cartographie des espèces médiolittorales et infralittorales supérieures des falaises de Bonifacio - Mission juillet 2003 – Rapport intermédiaire. Contrat Office de l’Environnement de la Corse - GIS Posidonie. GIS Posidonie & LEMLUNS A publ. 14 p.

## Les activités et usages liés à la mer et au littoral

- Assises de la Mer et du Littoral, 2013. Synthèse des Assises de la mer et du littoral de Méditerranée – Contribution des acteurs maritimes et littoraux de la Méditerranée à la définition d’une politique maritime intégrée nationale.
- Cancemi G., et Acquatella S., 2004. Répartition des mouillages forains présents dans les sites sensibles le long du littoral corse. Rapport d’étude O.E.C. /E.V.E.Mar., 48 pages + planches et annexes.
- Cancemi G., 2002. Identification des sources de perturbation côtières dans le périmètre de la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio. Office Environnement de la Corse /E.V.E.Mar.
- CTC, 2012. Analyse Stratégique Régionale de la Corse, Enjeux et proposition de création d’aires marines protégées. *Version approuvée par l’Assemblée de Corse, mars 2012.* Agence des aires Marines Protégées/Office de l’Environnement de la Corse.
- CCI 2A, 2B et CTC, 2008. Le nautisme en Corse, diagnostique économique. Fiches : 15 p.
- CHERY A., PELAPRAT C., DONNAY A., P. LEJEUNE, 2011. Étude environnementale du milieu marin – Ferme Marine de Campomoro (FMC) – Contrat FMC/Stareso.
- CHERY A., DONNAY A., P. LEJEUNE, 2012. Étude environnementale du milieu marin – fermes aquacoles de Gloria Maris Production (GMP), Ferme Marine A Dorada, Ferme I Scuglietti, Ferme Marine de Sant’ Amanza, Ferme Marine Ide Spano, – Contrat Mare e Stagni Corsi/Stareso.
- CREOCEAN, IDEANATURA, SCE Aménagement et Environnement, Juillet 2013. Étude sur le développement des filières nautiques corses, Programme INNAUTIC : Rapport final Lot 1, Lot 2 et Lot 3 – Contrat ADEC.
- Fédération des Industries Nautiques section de Corse (2014). PADDUC – Contribution Fédération des industries nautiques section de Corse.
- Jousseau M., Buron K., Chéry A., Lejeune P., 2013. Étude relative à la plaisance et aux mouillages en Corse : Rapport final Année 2012/2013. Contrat OEC-ATC/STARESO 156 pp.
- Ligue Corse de voile, CTC, 2009. COSEA-Action collective « Nautisme en Corse ».
- Observatoire Régional Emploi Formation (Juin 2014). Le Nautisme en Corse.
- OEC 2007. Plan de gestion de la Réserve naturelle des Bouches de Bonifacio, 2007-2011. Office de l’environnement de la Corse, département Espaces Naturels et protégés, 165 pages + Annexes
- Préfecture de Corse, 2014. Schéma Régional de Développement de l’Aquaculture Marine Corse (projet soumis à concertation).
- Stephany A., 2010. Le nautisme en Corse. Quant’île. INSEE, Direction régionale de Corse, 4p.
- UPPC, 2014. Livre Blanc Odyssea (document préparatoire).
- UPPC, 2009. Plan nautique de la Corse. Action collective stratégie de développement durable du réseau des ports de Corse (2008 – 2011). ADEC – UPPC 79 pages + annexes.







Agence d'Aménagement Durable, de  
Planification et d'Urbanisme de la Corse

Ancienne clinique Ripert

5, rue Prosper Mérimée

CS 40001 - 20181 Ajaccio Cedex 1

Tél : 04 95 10 98 64

