



DOSSIER D'INFORMATION PRÉALABLE



Projet d'extension
du port de plaisance
de Porto-Vecchio



PRÉAMBULE

p. 5

LE CONTEXTE

Port de plaisance : des atouts mais une inadaptation préjudiciable au site de Porto-Vecchio p. 8

Un nouveau port de plaisance pour répondre à plusieurs enjeux p. 10

EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE : LA SOLUTION DURABLE

Les principes d'aménagement p. 14

Le développement durable au cœur du projet p. 17

Un projet jugé exemplaire par les autorités compétentes p. 21

Financement : le choix de solutions raisonnables et sans risque p. 22

ELABORATION DU PROJET : EN CONCERTATION AVEC TOUTES LES PARTIES PRENANTES

p. 27

Lexique p. 31

PRÉAMBULE

Porto-Vecchio dispose de nombreux atouts qui rendent la commune attractive tant pour ses habitants que pour ses visiteurs, touristes, plaisanciers et professionnels du nautisme. Notamment son port de plaisance. Cependant, sa conception datant des années 60, cet équipement n'est plus en phase avec les besoins du monde du nautisme d'aujourd'hui et a fortiori de demain. Son offre d'anneaux et de services est très insuffisante.

Les conséquences de cette situation sont doubles. D'une part, elle provoque de nombreux mouillages* sauvages qui dégradent l'environnement du golfe. D'autre part, elle occasionne d'importantes pertes pour les activités et les emplois de la commune, car les plaisanciers se tournent vers d'autres horizons, en particulier la Sardaigne.

Pour résoudre ces problèmes, la Ville a lancé en 2004 le projet d'extension de son port de plaisance, baptisé Porto Neo. Dans une démarche de développement durable, c'est-à-dire associant les dimensions économique, sociale et environnementale. Il prévoit que l'infrastructure pourrait être agrandie pour passer de 380 à 854 places et dotée d'une gamme de services renforcée, le but étant de satisfaire les plaisanciers, de pouvoir recevoir aussi bien la petite que les moyennes et grandes plaisances, dont les retombées économiques sont plus importantes et de faire profiter tous les habitants du dynamisme économique qui en découlera.

Cette opération est conduite dans un souci de performance environnementale optimale. Tout est entrepris pour minimiser l'impact et favoriser l'insertion du nouveau port et de son chantier de réalisation. Des mesures compensatoires contribueront à améliorer la qualité écologique du projet et du golfe. Ce dispositif complet a d'ailleurs été reconnu comme exemplaire par les autorités compétentes : le secrétariat d'Etat chargé des Transports, l'Agence des aires marines protégées et le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Corse.

Pour être en mesure de réaliser ce projet dans de bonnes conditions, la Ville a retenu les solutions les plus raisonnables. En particulier, elle concèdera la réalisation des travaux et l'exploitation du port à un délégataire qui assumera tous les risques de l'opération, y compris financiers. De cette manière, la Ville préservera ses capacités d'investissement et ne sera pas contrainte d'augmenter les impôts.

Afin d'élaborer avec l'ensemble de la population un projet commun, la Ville a lancé une concertation préalable à la réalisation du projet d'extension du port de plaisance. Cette concertation a été réalisée en deux phases : une première du 25 février au 31 mars 2008, à laquelle près de 500 personnes ont participé, et une seconde du 6 juillet au 30 septembre 2011. Le dispositif mis en place, conformément à l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, permet à tous, Porto-Vecchiais, professionnels du tourisme et du nautisme, estivants et plaisanciers, d'être en situation de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Un dispositif complet est à la disposition du public depuis le 6 juillet et jusqu'au 30 septembre 2011 à la Capitainerie, au Centre culturel et à la Mairie (exposition, bulletin de participation, registre...).

Le dispositif de concertation mis en place depuis 2008 permet aux habitants de s'informer et de s'exprimer sur le projet d'extension du port de plaisance, tout au long de son élaboration.

Par ailleurs, le projet reste limité au golfe et au pays de Porto-Vecchio. Dès lors, ce projet revêt un caractère local certain et le cas échéant, une dimension régionale.

Enfin, la Ville de Porto-Vecchio souhaite engager très rapidement la suppression des mouillages* sauvages dans le golfe de Porto-Vecchio, rendue possible grâce au projet, dans des délais courts, conformément à ses engagements pris dans le cadre de la mise en place d'une zone Natura 2000 en mer.

En conséquence, la Ville de Porto-Vecchio a décidé de ne pas saisir directement la CNDP sur ce projet. En revanche, elle répond aux obligations qui lui sont faites par l'article L. 121-8 du code de l'environnement.

* voir lexique

1

LE CONTEXTE

Port de plaisance : des atouts mais une inadaptation préjudiciable
au site de Porto-Vecchio..... p. 8

Un nouveau port de plaisance pour répondre
à plusieurs enjeux p. 10



Port de plaisance : des atouts mais une inadaptation préjudiciable au site de Porto-Vecchio

Porto-Vecchio et son port de plaisance aujourd'hui

Porto-Vecchio, troisième ville de Corse, est une commune de 12 000 habitants, située au sud de la Corse. La commune bénéficie d'une position stratégique avec un territoire de 17 000 hectares bordé à l'est par 40 km de côtes et 5 000 hectares de montagnes à l'ouest. Elle est la première station touristique de Corse.

Située dans le vaste golfe de Porto-Vecchio, la ville s'ouvre entre Punta di a Chiappa au sud et Punta San Ciprianu au nord, ce qui en fait l'un des meilleurs mouillages* de la côte est.

La Corse dispose de 15 ports totalisant une capacité d'accueil de près de 6 200 places. 70 % des anneaux sont occupés de façon permanente et 30 % sont réservés au passage, soit 1 814 places, auxquelles il convient d'ajouter 1 500 places estivales offertes par les mouillages* organisés. Cependant, l'Agence de tourisme de la Corse (ATC) estime que 30 à 40 000 navires plaisanciers fréquentent le littoral Corse. Le manque de places est donc considérable (*chiffres novembre 2007*).

Le port de Porto-Vecchio se situe dans l'anse sud-ouest du golfe, au pied de la vieille ville. Créé en 1969, il comprenait à l'origine 450 places destinées à recevoir les bateaux des résidents, les escales, la pêche professionnelle, les loueurs de bateaux et les chantiers navals. L'augmentation de la taille des bateaux a conduit la commune à redimensionner les postes à quai et à porter le nombre de places à 380.

Au premier trimestre 2007, le port a connu une première vague de modernisation qui lui a permis d'être labellisé « Port propre », notamment grâce à l'aménagement du quai d'honneur et à l'installation du dispositif d'aspiration des eaux usées sur chaque poste du quai d'honneur ainsi qu'à l'extrémité du quai nord.



Malgré la modernisation réalisée en 2007, le port n'est plus en mesure de répondre aux besoins des plaisanciers.

La nécessité de renforcer l'offre existante

Le port de plaisance de Porto-Vecchio est le mieux équipé de l'extrême sud, mais il reste néanmoins trop petit pour répondre à une demande de plus en plus importante : il est dans l'impossibilité de proposer des places à l'année à la population locale et il est contraint de refuser l'accès aux plaisanciers pendant la saison estivale. Les ports les plus proches étant distants de 20 à 25 milles, ils sont également saturés et n'offrent donc pas d'alternative.

Par ailleurs, ses infrastructures d'accompagnement sont insuffisantes et inadaptées aux besoins, notamment en matière de chantiers navals pour l'entretien ou la réparation des bateaux.

LE LABEL

« PORTS PROPRES »

Lancée en 2003 au niveau de la Corse, cette démarche vise à encourager et valoriser les opérations concourant à l'amélioration de la qualité environnementale des ports de plaisance et de pêche.



La pratique du mouillage sauvage liée au manque de places nuit gravement à l'environnement.*

Le manque de places provoque des pratiques de mouillages* sauvages sur l'ensemble de la rade*. Cela participe à la dégradation de la plateforme sous-marine, comportant des biotopes* à protéger.

Enfin, sur le plan économique, la taille des installations freine le dynamisme des entreprises locales et ne permet pas de transformer nombre d'emplois saisonniers en emplois permanents, maintenant ainsi la paupérisation d'une catégorie de professionnels qualifiés, alors que la plaisance est une activité économique en forte progression. De plus, la plaisance qui s'installe dans les autres ports représente un manque à gagner important pour le territoire de Porto-Vecchio.

Fort de ce constat, la commune de Porto-Vecchio a lancé en 2005 une étude de marché concluant à la nécessité de développer la performance qualitative, quantitative et économique du port :

- en améliorant la qualité de l'accueil et des services pour les résidents, les professionnels et la pêche ;
- en accueillant la petite, moyenne et grande plaisance, ainsi que les loueurs dans le cadre d'un réseau maritime méditerranéen ;
- en associant les acteurs économiques locaux du secteur à la vie du port.

* voir lexique



UN SECTEUR EN PLEINE CROISSANCE

La Drire (Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement) et la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) des Alpes-Maritimes et de Corse ont étudié les retombées économiques du nautisme en Corse en 2007-2008 : les dépenses des plaisanciers sont estimées à 600 € par m² de mouillage* et par an. Cette rentabilité augmente avec la taille des bateaux.

De plus, selon Odit France (Observation, développement et ingénierie touristiques), la valeur des services consommés dans un port dépend de son rayonnement et de la plateforme technique qui l'accompagne.

Un nouveau port pour répondre à plusieurs enjeux

Le projet d'extension proposé par la Ville de Porto-Vecchio a été pensé pour répondre à plusieurs enjeux majeurs pour l'économie, l'environnement et le cadre de vie.

S'adapter aux demandes et aux évolutions de la plaisance

Créée en 1969, cette infrastructure portuaire est aujourd'hui inadaptée. Depuis, le nombre de plaisanciers s'est énormément accru (30 000 plaisanciers par an), leurs attentes ont évolué et les bateaux ont changé de taille.

Sur le plan des capacités d'accueil, l'infrastructure est bien trop petite pour répondre à une demande en hausse constante. D'autant qu'elle a perdu soixante-dix places au fil du temps pour tenir compte de l'agrandissement de la taille des bateaux.

Problèmes quantitatifs mais aussi problèmes qualitatifs. Le port de Porto-Vecchio ne propose pas les services en adéquation avec les exigences des plaisanciers actuels. Certains sont absents et d'autres ne sont pas assez développés ou performants. L'insuffisance est particulièrement vraie concernant les chantiers navals et donc l'entretien et la réparation des bateaux.

Aujourd'hui, plusieurs enquêtes (*voir encadré*) prouvent que l'ensemble de la filière nautique est un secteur en croissance permanente. Or la capacité d'accueil du port de Porto-Vecchio est insuffisante pour permettre à la ville de bénéficier de cette croissance.

La Ville porte donc l'ambition :

- d'améliorer les conditions d'accueil des plaisanciers et de créer une plateforme technique compétitive ;
- de se positionner sur les routes maritimes de la plaisance et de conforter la position émergente de Porto-Vecchio dans le nautisme ;
- d'accueillir la grande plaisance.

Dynamiser l'économie de toute la ville

Le port de plaisance joue un rôle primordial pour le développement économique de Porto-Vecchio ; il permet de relier la mer, la cité et l'arrière-pays.

En effet, la plaisance est une activité favorisant largement le lien entre le maritime, le portuaire et la ville, par l'intermédiaire d'un loisir accessible à tous. Un port de plaisance permet donc de s'ouvrir sur la ville.

L'extension portuaire proposée par la Ville de Porto-Vecchio permettrait d'améliorer la qualité de vie des habitants, des plaisanciers et des touristes, en leur proposant de nouveaux espaces de vie et un nouveau lieu d'attractivité en ville.

Dans ce contexte, l'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio est très prometteuse en termes de retombées pour beaucoup d'acteurs économiques locaux. Elle leur donnera la possibilité de se développer avec à la clef des créations d'emplois. Directs, c'est-à-dire ceux nécessaires au fonctionnement de l'infrastructure : une quinzaine de postes permanents d'après les données de la fédération française des ports de plaisance. Et indirects, c'est-à-dire ceux liés au nautisme (services aux bateaux et aux plaisanciers...) ainsi qu'aux commerces et services situés à proximité du port : près de 300, soit quatre fois plus qu'aujourd'hui.

À noter que ces estimations ne tiennent pas compte de l'impact positif pour les activités de la cité. Or, des milliers de plaisanciers la visite et y font des dépenses. La dynamisation du port permettra de transformer des postes saisonniers en postes permanents.

Offrir une alternative pour sauvegarder les fonds marins du golfe

L'inadaptation de l'infrastructure impacte négativement le site et l'environnement de Porto-Vecchio. Du fait d'un manque d'anneaux et d'alternatives dans les ports environnants saturés eux aussi, les plaisanciers pratiquent de plus en plus le mouillage* sauvage et anarchique à grande échelle dans l'ensemble du golfe, particulièrement l'été ; avec toutes les conséquences néfastes que l'on peut deviner : dégradation de l'écosystème* par l'impact des ancres sur les fonds, le rejet des eaux usées

* voir lexique



L'extension du port permettrait d'accueillir plus largement la grande plaisance.

dans la mer, l'abandon de vieux bateaux qui se transforment en épaves échouées et la prolifération de corps morts* illégaux, accroissement problématique des demandes d'apportements privés, pollution visuelle... Sans parler des problèmes de sécurité que cela pose.

Comme tous les secteurs ne proposent pas un abri efficace, il arrive très fréquemment que les plaisanciers sollicitent les secours lors des coups de vent. Cette occupation désordonnée est aussi potentiellement dangereuse parce que le golfe sert de plan d'eau aux hydravions utilisés dans la lutte contre les feux de forêts. Si l'on ne fait rien, c'est l'un des atouts majeurs de la commune en matière de qualité de vie et d'attractivité touristique qui est menacé.

Le projet d'extension du port constitue une réponse à ces problèmes. Il permettrait de mettre un terme à ces pratiques grâce à l'augmentation de la capacité d'accueil. Celle-ci ne se ferait pas au détriment du site : les solutions les plus innovantes seraient mises en œuvre pour garantir la performance environnementale de l'opération.

Le projet d'extension du port de plaisance a donc pour objectifs de :

- **améliorer la capacité d'accueil** et conforter la position émergente de Porto-Vecchio dans la plaisance régionale et proposer un lieu sûr et accessible à proximité des Bouches de Bonifacio ;
- **offrir aux professionnels du nautisme un outil de développement adapté**, permettant aux activités connexes de développer l'offre de services et d'atteindre la masse critique qui transforme l'emploi saisonnier en emploi permanent ;
- **mettre en œuvre des solutions innovantes en matière d'intégration environnementale** et contribuer à l'amélioration de la qualité environnementale du site par des mesures additionnelles de protection des biotopes* et par l'utilisation d'énergies renouvelables ;
- **mettre un terme au mouillage* sauvage** ;
- **construire un projet partagé et durable** ;
- **définir un mode de financement et de gestion** qui ne contraigne pas la commune à accroître sa fiscalité.

ODYSSEA CORSICA

Le projet s'inscrit dans le concept Odyssea Corsica. Ce programme de développement touristique intègre l'idée que les villes portuaires ont un rôle essentiel à jouer dans le devenir de la Corse. Odyssea travaille ainsi à un développement portuaire exemplaire, mettant efficacement en réseau les régions et les villes, à l'échelle méditerranéenne, dans un souci de recherche de valeurs ajoutées économique, sociale, culturelle et environnementale.

* voir lexique

2

EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE : LA SOLUTION DURABLE

Les principes d'aménagement.....	p. 14
Le développement durable au cœur du projet	p. 17
Un projet jugé exemplaire par les autorités compétentes...	p. 21
Financement : le choix de solutions raisonnables et sans risque.....	p. 22



Pour satisfaire toutes les catégories de plaisanciers et les autres usagers, le projet prévoit d'augmenter le nombre de places grâce à la création de deux bassins supplémentaires à celui existant, qui sera réorganisé, et à la réalisation de nouveaux équipements.

Les principes d'aménagement

La création de 474 anneaux supplémentaires

Le projet envisage de faire passer le nombre d'anneaux de 380 à 854, ce qui représenterait une capacité d'accueil augmentée de 474 unités soit plus de 2 fois l'offre existante. La surface de mouillage* utile serait, quant à elle, multipliée par plus de 4, passant de 15 000 à 63 000 m². Les postes pourraient être répartis de la manière suivante :

- 59 % pour la petite plaisance (bateau de 12 mètres ou moins),
- 39 % pour la moyenne plaisance (unités de 20 mètres ou moins avec une emphase sur les unités de 20 mètres),
- 2 % pour la grande plaisance (plus de 20 mètres).

L'augmentation de l'offre serait obtenue par la réorganisation du bassin actuel et la création de deux autres bassins, l'un vers le large et l'autre en remplacement du terre-plein actuel.

Vue du golfe de Porto-Vecchio intégrant le projet d'extension du port

Avant



Après



Le développement vers le large

Destiné à offrir des conditions d'accueil optimales tout en limitant au maximum l'impact néfaste du port, le projet d'extension a été conçu pour s'adapter aux caractéristiques du golfe de Porto-Vecchio. Pour cela, des réflexions visant à déterminer l'orientation de l'extension ont été menées.

La première réflexion a porté sur une extension le long du littoral dans l'anse de Georges Ville. L'analyse technique du fond du golfe de Porto-Vecchio a révélé l'existence d'un toit rocheux constituant la plus grande partie du fond du golfe, qui constitue une particularité patrimoniale spécifique du paysage et de la géologie de la région. Face à ce constat, il est apparu impossible de détruire la surface sans porter une atteinte irréversible au site. Cette option a donc été rapidement abandonnée.

Une deuxième réflexion a alors été menée et approuvée : l'extension vers le large. Ce scénario présente de nombreux avantages :

- **limiter le dragage* et le déroctage*** en situant l'ouvrage sur des fonds proches de la bathymétrie* prévue dans les futurs bassins ;
- **utiliser le chenal*** existant du port de commerce ;
- **ne pas mobiliser un linéaire côtier important ;**
- **préserver le fonctionnement de l'écoulement global et la circulation des eaux** dans le golfe.

Au terme des études et des expertises menées, il apparaît clairement que l'extension vers le large est l'option la plus pertinente et la plus adaptée aux réalités géologiques, environnementales et économiques et aux besoins exprimés par les plaisanciers.



La réorganisation du bassin actuel et la création de deux autres bassins

L'ensemble des nouveaux postes pourrait être organisé autour de trois bassins, qui permettraient ainsi à tous les plaisanciers de trouver une place dans le nouveau port :

• Le bassin actuel

Il serait agrandi lui permettant d'accueillir :

- des unités en escale, mieux adaptées aux dimensions réduites des pontons (5 à 10 mètres) ;
- une zone de pêche ;
- une augmentation très sensible (250 %) du linéaire de quai et des pontons dédiés aux loueurs de bateaux, incitant ainsi la clientèle touristique à la location plutôt qu'à l'achat.

• Un bassin intérieur, au nord du bassin actuel, accessible par deux chenaux.

Ce bassin permettrait l'amarrage de petites unités à moteur (8-10 mètres) contrairement aux chenaux qui accueilleraient les petites unités à la voile.

Ce bassin et ces chenaux seraient prioritairement réservés aux plaisanciers locaux et auraient une capacité totale de 134 postes.

• Un bassin extérieur, au nord-est du bassin actuel.

Ce bassin serait destiné à accueillir principalement des unités moyennes (de 12 à 20 mètres (39 %)) et la grande plaisance (plus de 20 mètres (2 %)) de passage, en hivernage et à l'année. Il pourrait accueillir 340 unités.

* voir lexique

Plan du projet d'extension du port de Porto-Vecchio



La réalisation d'équipements complémentaires

De nombreux équipements viendraient compléter ce dispositif :

- un **terre-plein technique** destiné à la manutention et aux opérations courantes de maintenance et de réparation, équipé d'un dispositif de récupération et de traitement des effluents de carénage* ;
- une **station d'avitaillement*** sous forme d'épi pétrolier (dont le confinement en cas de problème sera aisé) ;
- une **zone « pêche »** comprenant un quai et un point de commercialisation ;
- **des bâtiments nécessaires au fonctionnement du port** : capitainerie, centre administratif, bureaux, blocs sanitaires ;
- **des équipements d'intégration à la ville** : jardins d'enfants, halle portuaire, agora*, plage artificielle, promenades, services et commerces ;
- **des parkings** équivalents à 660 places réparties sur l'ensemble des différentes zones d'activités ;
- **des espaces verts**.

Le développement durable au cœur du projet

Favoriser le lien port-cité, minimiser l'empreinte du port sur le golfe ainsi que les inconvénients des travaux et même bonifier le patrimoine naturel : le projet de nouveau port s'inscrit dans une démarche de haute performance environnementale. Un éco-port s'avance à Porto-Vecchio.

La recherche d'une intégration paysagère et urbanistique réussie

Le projet d'extension du port de plaisance et de pêche confortera le maintien de l'identité portuaire en coeur de ville. Pour qu'il s'insère parfaitement dans le contexte urbain, il faudrait faire en sorte qu'il soit une porte d'entrée sur la ville pour que les plaisanciers et les Porto-Vecchiaïens se l'approprient, qu'il soit un vrai lieu de vie pour tous. Bref qu'il soit un outil d'amélioration de la qualité de vie locale et non pas seulement du monde nautique.

Prévue pour s'intégrer dans le projet urbain, cette opération entend favoriser un lien optimal et harmonieux avec la cité. Pour y parvenir, deux voies ont été privilégiées, d'une part, l'insertion dans le tissu urbain qui passerait par l'implantation d'équipements et de services dédiés à tous – non pas seulement au monde de la plaisance – le choix de l'alignement vis-à-vis de l'existant et l'entrelacement des axes maritimes et terrestres (nouvelle liaison ville-port à l'étude).

D'autre part, l'intégration dans le paysage qui se matérialiserait de quatre manières :

- par le choix de formes courbes et organiques en continuité avec le trait de côte pour l'enveloppe extérieure,
- par une organisation privilégiant des formes rectilignes plus lisibles par les usagers et en phase avec le tissu urbain pour l'organisation intérieure,
- par le parti pris de sélectionner des solutions légères pour limiter l'impact visuel de l'infrastructure,
- par la reconversion du terre-plein aujourd'hui délaissé situé entre la route départementale et la mer.

Autant de mesures qui garantiraient que le port nouvelle version favorisera le lien entre la mer, le port, la cité et même l'arrière-pays par l'intermédiaire d'un loisir accessible à tous et de différentes formes d'échanges (économiques...). À noter que la Ville a décidé d'utiliser l'aide financière associée au prix qu'elle a remporté dans le cadre de l'Appel à projets pour des ports de plaisance exemplaires lancé par l'Etat pour affiner l'intégration du port dans la ville.

La Ville a notifié en juin 2011 un marché public d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le stationnement et la circulation qui intègre bien évidemment un volet de définition de la liaison ville – port.

L'utilisation de solutions complémentaires et innovantes pour minimiser l'impact de l'infrastructure sur le milieu marin

Pour protéger l'écosystème* exceptionnel du golfe de Porto-Vecchio, une série de dispositions a été prise :

- un dimensionnement mesuré : compte tenu du potentiel du marché, le projet aurait pu avoir une dimension plus grande, mais il a été volontairement maîtrisé. Ce parti pris vise aussi à inciter les plaisanciers à préférer la location à l'achat, consommateur d'espace. L'espace réservé aux loueurs a d'ailleurs été agrandi ;
- l'utilisation de pieux pour fixer les pontons plutôt que de digues à la mer : l'emprise des 540 pieux sur les fonds marins ne dépasserait pas 312 m², soit seulement 2 % de la surface des 15 700 m² d'appontements qu'ils supportent ;
- l'emploi de systèmes d'amarrages adaptés : pour supprimer l'impact sur le lit de mer de certains dispositifs (corps morts* et chaînes), le projet prévoit des amarrages sur des petits appontements flottants installés perpendiculairement au ponton principal pour les petites unités (jusqu'à 16 mètres) et sur des pontons d'amarrages guidés par pieux métalliques pour les plus grandes ;
- le recours à des ouvrages « transparents » : ils permettraient le maintien des courants marins. Dans l'enceinte de la zone portuaire, ils laisseraient circuler les masses d'eau à la même vitesse qu'auparavant. Néanmoins leurs directions seraient légèrement modifiées. Une circulation artificielle



* voir lexique



d'eau (avivement) compenserait ce flux. A l'échelle du golfe, les flux généraux ne seraient pas altérés, ni même les transferts sédimentaires induits ;

- la généralisation de la collecte des eaux usées par aspiration : fonctionnant déjà sur le quai d'honneur et à la station d'avitaillement*, auquel il a été adjoint un système d'aspiration et de traitement des eaux de cale, ce dispositif serait étendu à tous les postes à quai destinés à accueillir des navires habitables. Conformément à son label « Ports propres », cette infrastructure a déjà mis en place des mini-déchetteries portuaires destinées à la récupération et l'élimination des déchets toxiques ;
- la création d'une station de traitement des eaux usées du port : elle permettrait de supprimer tout rejet sauvage dans le golfe, de réutiliser l'eau traitée et de ne pas surcharger l'équipement existant déjà sur la commune ;
- la collecte et le traitement des eaux de ruissellement : il s'agit de celles qui seront récupérées sur les parkings ;
- le confinement de la station avitaillement : aisé, il serait une garantie en cas de problème de fuite ;
- la limitation de la vitesse à 5 noeuds dans le chenal* de navigation : elle vise à éviter le batillage* nuisible à l'environnement et au confort du golfe.



Pour supprimer l'impact sur le lit de mer de certains dispositifs, le projet prévoit des petits appontements flottants.

La réalisation d'un chantier à faibles nuisances

La dynamisation du port de plaisance vise aussi à conforter le bien vivre à Porto-Vecchio. Elle renforcerait le lien entre la mer, la cité et l'arrière-pays. Et elle générerait des ressources pour la Ville qui les utiliserait pour améliorer les équipements et services de la commune. La recherche de performance environnementale optimale concernerait également la phase de travaux de réalisation du futur port. Tout serait entrepris pour réduire au minimum son impact sur l'écosystème* marin et sur la vie locale. Les entreprises qui interviendraient sur le chantier devront respecter un cahier des charges drastique. Pour s'assurer qu'elles le respecteront fidèlement, un dispositif de contrôle exigeant serait mis en place (et si des manquements étaient constatés, les entreprises devraient apporter les corrections nécessaires) :

- Des mesures de sécurité pour éviter la destruction d'habitats naturels ou d'espèces : placement des blocs d'enrochement et des pieux des pontons flottants à l'aide d'un grutier contrôlé par un plongeur, mise en place de rideaux à bulles permettant d'amortir les ondes de choc (préjudiciables notamment au grand dauphin), ancrage des barges sur des zones d'impact nul...
- Des mesures pour réduire ou supprimer les rejets ou risques de pollution : utilisation d'huiles de décoffrage biodégradables, contrôle régulier des engins de travail pour éviter toute fuite d'huile ou d'hydrocarbure, aménagement d'une aire étanche destinée à la récupération des écoulements accidentels, lavage des trains roulants des camions en sortie de chantier...
- Des mesures pour traiter les déchets écologiquement : réduction de la production à la source, pratique du tri sélectif, mode de stockage évitant tout risque de pollution, valorisation maximale, traçabilité des opérations...
- Des mesures pour minimiser le bruit : limitation de l'amplitude des horaires des travaux bruyants (pas avant 7h et pas après 20h), choix de machines électriques plutôt que thermiques, sensibilisation des conducteurs d'engins à l'arrêt des moteurs lors des pauses prolongées, contrôle régulier des niveaux sonores...

* voir lexique

- Des mesures pour préserver la plaisance et le tourisme : pendant la période estivale, par exemple, le chantier sera stoppé ou limité aux parties non gênantes.

Des mesures compensatoires et supplémentaires pour améliorer la qualité écologique du site de l'opération

Toutes les mesures compensatoires et supplémentaires seraient mises en place avant l'obtention d'autorisation des travaux, dans le cadre de Natura 2000 en mer.

Une mesure propre à Natura 2000 en mer, l'étude de l'espèce protégée de poisson *Aphanius* de Corse

L'embouchure du fleuve côtier Stabiacciu est une zone de transition entre les eaux douce et salée particulièrement riches et productives. Ses habitats marins rares en Corse hébergent une véritable « nurserie » de poissons, dont notamment l'*Aphanius* de Corse (*Aphanius fasciatus*). Une étude serait menée pour mieux connaître cette espèce protégée dans toutes ses dimensions : taille moyenne, densité de population, prélèvement par les pêcheurs professionnels...

Des mesures additionnelles

La publication de deux arrêtés de protection de biotopes* :

- pour les micro-atolls de posidonies* du sud-est du golfe : situés le long de la côte, entre l'îlot de Ziglione et la punta d'arena, ces zones d'herbier sont d'un intérêt écologique majeur. Elles dessinent une sorte de cordon situé entre un et trois mètres de profondeur constitué de posidonies* réunies en « amas » ayant une forme rare : circulaire ou semi-circulaire (d'où l'assimilation à des micro-atolls). Une étude spécifique a été lancée pour dresser un état zéro de ces herbiers ;
- pour l'herbier de cymodocées* du nord-ouest du golfe : une étude a révélé la présence d'un herbier significatif de *cymodocea nodosa*, principale espèce de cette famille représentée en Méditerranée.

Ces sites seraient donc interdits à tous les types de mouillages* par les bateaux de plaisance.

La mise en place d'un mouillage* organisé

Il prendrait place dans la zone de Stagnolu. En attendant, une étude est en cours pour le mettre en place de la manière la plus pertinente possible. Positives pour l'environnement, ces initiatives de rationalisation de l'occupation de l'espace maritime le seraient aussi pour la sécurité. Elles rendraient libres de tout obstacle les surfaces d'écopage des Canadairs.

Des mesures d'accompagnement

L'utilisation de l'eau de pluie pour les usages du port

Dans un port de plaisance, 70 % de l'eau potable consommée sert au lavage et à l'entretien des bateaux. Un gâchis sur le plan environnemental, car il n'est pas nécessaire d'utiliser une ressource de cette qualité pour effectuer ce genre de tâche. C'est la raison pour laquelle le projet prévoit la mise en place d'un dispositif unique en France. Il prendra la forme d'un système de collecte (via les exutoires présents aux abords du port) et de dépollution des eaux de pluies pour les distribuer sous forme d'eau brute. Comme le volume consommé est nettement inférieur aux quantités pouvant être produites, la couverture des besoins sera assurée en moyenne annuelle. Mais pas de mai à septembre lorsque la fréquentation du port est à son plus haut tandis que les précipitations sont à leur plus bas. Pour résoudre ce problème, un système de stockage (dans des réservoirs de 8 700 m³ situés sous les terre-pleins) sera mis en place. Ce dispositif permettra de réduire la consommation d'eau potable du port de 70 %.

La réutilisation des eaux issues du traitement des effluents de carénage*

Ce système contribuera aussi à réduire la consommation d'eau potable.

Le renouvellement des eaux du port

Les courants générés par la marée étant trop faibles pour assurer un renouvellement satisfaisant de l'eau dans les bassins, des pompes de circulation d'eau de mer assureront pleinement ce rôle.

Le nettoyage du bassin existant

Cette opération permettra de repartir d'un état « zéro » environnemental, c'est-à-dire sur de bonnes bases. A noter que le Réseau de surveillance de la qualité des eaux et sédiments des ports maritimes



NATURA 2000 EN MER

Concilier préservation et restauration de la biodiversité de milieux marins remarquables d'une part et prise en compte de leurs dimensions économique, sociale et culturelle d'autre part, tel est l'objectif du réseau européen Natura 2000 en mer qui met en avant une démarche de développement durable.



* voir lexique



a constaté que l'ensemble des paramètres (métaux lourds, PCB ...) est inférieur au niveau N1 de l'arrêté du 9 août 2006. Ce qui constitue une bonne nouvelle même si l'on peut toujours mieux faire.

Le nettoyage de l'étier* entre la lagune et la baie

Destinée à conserver à l'identique les échanges d'eau, l'intervention concernera le chenal*, le passage sous la route et le canal.

L'amélioration de la qualité des eaux

Elle résultera de plusieurs avancées telles que la généralisation de la collecte des eaux usées, le traitement des eaux de pluie pour les transformer en eau brute, le nettoyage du bassin existant...

Le réemploi des produits de dragage*

Ces matériaux, et seulement eux, serviront à fabriquer les terre-pleins, l'îlot et la plage artificielle qui ont été dimensionnés en fonction des volumes qui seront retirés de la mer. Ce « recyclage » local réduira les émissions polluantes et sonores ainsi que les coûts liés à un transport sur une plus longue distance.

Le ravitaillement de la station d'avitaillement* par la mer

Ce système permettrait de terme de réduire le trafic routier et les nuisances qui lui sont liées.

L'option de production d'énergie solaire

Pour que le futur port génère le moins de gaz à effet de serre possible, la Ville étudie la possibilité d'une autoproduction d'énergie propre. Cette idée pourrait se concrétiser en équipant le parking de 660 places d'ombrières photovoltaïques* qui généreraient de l'électricité solaire. Ce dispositif permettrait de produire une quantité d'énergie significative utilisable sur le site ou pouvant être revendue à EDF. L'étude technique est en cours.

L'utilisation de véhicules électriques

Leur circulation sur le port ne générera aucun gaz à effet de serre et très peu de bruit. Leurs batteries pourraient être rechargées par le système d'autoproduction d'énergie solaire.

L'utilisation de la pierre locale

Mettre en valeur un élément du patrimoine naturel et donner de l'activité au secteur des carrières de proximité, minimiser l'impact environnemental par rapport à un matériau qui viendrait de plus loin, telles sont les raisons qui justifient ce parti pris d'eco-construction.

Des mesures de suivi

Elles concerneraient cinq domaines : les mouillages* organisés dans la zone de Stagnolu, le poisson Aphanius de Corse, les sédiments du Stabiacciu, les micro-atolls de posidonies* du sud-est du golfe et l'herbier de posidonies* tigré du nord du golfe.

Un projet jugé exemplaire par les autorités compétentes

Le prix obtenu et les prises de position positives démontrent que le projet d'extension du port de plaisance et de pêche est exigeant sur le plan environnemental.

Par le secrétariat d'Etat chargé des transports

Dans le cadre de son « Appel à projet pour des ports de plaisance exemplaires », le secrétariat d'Etat chargé des Transports a décerné un prix à la commune de Porto-Vecchio le 17 juin 2010.



Par l'Agence des aires marines protégées

Cet établissement public a indiqué que le dossier : « tient réellement compte de Natura 2000 et est exemplaire à ce titre ».

Par le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) de Corse

Composée d'experts dans le domaine scientifique, cette instance consultative de proximité a pour vocation de donner un avis sur toute question relative à la conservation du patrimoine naturel de la région. Dans ce cadre, il a émis un avis favorable à l'unanimité sur le projet d'extension-modernisation du port de Porto-Vecchio le 8 juillet 2009 : « Le CSRPN avait émis des recommandations, elles ont toutes été intégrées par le porteur de projet ».

LES CRITÈRES D'OBTENTION DU LABEL « PORT DE PLAISANCE EXEMPLAIRE »

Il y en avait une trentaine qui concernaient toutes les dimensions d'un développement durable : des évaluations (besoins, impacts environnementaux, retombées socio-économiques...) et des solutions (pour réduire les mouillages* illégaux, réaliser des infrastructures de haute qualité environnementale...).





Financement : le choix de solutions raisonnables et sans risque

Si le projet d'extension du port de plaisance et de pêche de Porto-Vecchio est durable, c'est aussi parce que la prise en charge de son coût sera soutenable sur le long terme, grâce au recours à plusieurs précautions et leviers. L'objectif étant qu'il soit un réel dynamiseur pour la commune et qu'il n'augmente pas les impôts pour les contribuables.

Un dimensionnement inférieur au potentiel du marché

Entre 900 et 1 200, c'est le nombre d'anneaux que l'étude de marché estimait possible compte tenu de la forte potentialité du site. Mais pour assurer la viabilité économique du nouveau port, elle avait préconisé un dimensionnement moins important : « une augmentation de la capacité d'accueil de 600 places est possible et relativement prudente par rapport à la demande identifiée et à l'évolution du marché ». Ce qui la conduisait à proposer « un port de 900/1 000 places ». Le projet présenté par la Ville est encore plus modeste. En effet, il prévoit une hausse du nombre de places limitée à 474 pour arriver à 854. Cette modération permet de limiter le coût de l'opération et d'accroître ses chances de réussite financière en maximisant les possibilités d'atteindre un taux de remplissage proche de 100 %.

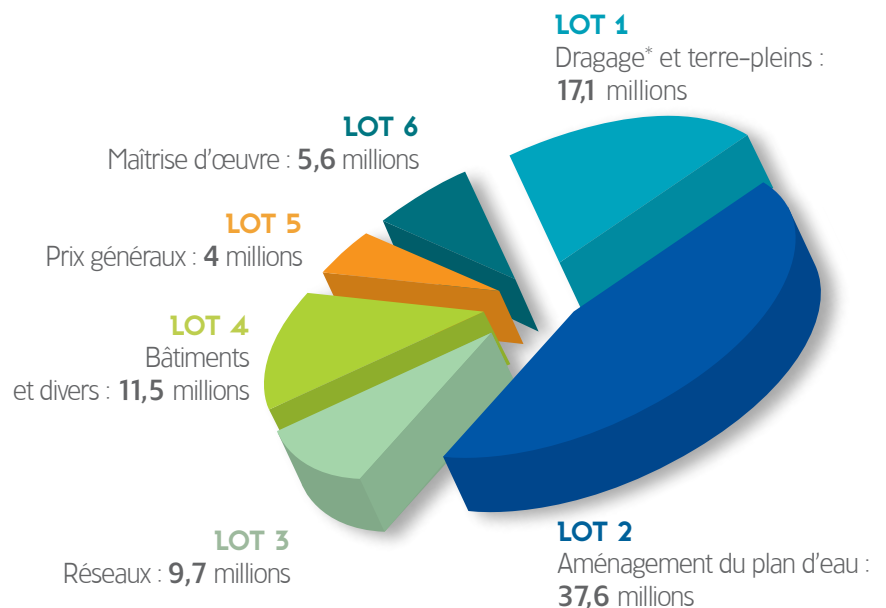
L'option du développement vers le large plus économique

Positive sur le plan environnemental, l'extension du port vers le large l'est aussi sur le plan financier. Par rapport à un agrandissement le long du littoral, elle réduit notablement les travaux de dragage* et de déroctage*. Or, ces opérations sont très coûteuses de par les engins qu'elles mobilisent et les mesures de protection qu'elles imposent afin de ne pas détériorer le milieu marin.

Un coût réduit par rapport à l'avant-projet

Au regard de la proposition initiale, qui a évolué suite à la première phase de concertation publique, le projet actuel est nettement moins coûteux. Il est estimé à un peu plus de 92 millions d'euros TTC contre 150 millions d'euros auparavant, soit une réduction de 58 millions d'euros et de près de 40 %.

La ventilation du budget d'investissement estimatif de 85,5 millions d'euros HT





La réalisation d'un audit indépendant par un cabinet spécialisé

Après avoir fait réaliser une étude technique financière par une société d'ingénierie, la Ville a mandaté l'un des cabinets d'audit les plus renommés - Deloitte - pour effectuer en toute indépendance une expertise financière du projet destinée à présenter les différents modes de gestion applicables ainsi que leurs avantages et inconvénients et à réaliser une analyse financière.

L'adoption d'un mode de financement et de gestion sans risque

Dans son rapport, le cabinet d'audit Deloitte déclare qu'en « raison de l'échelle du projet, et au vu des données provenant des comptes administratifs de la Ville de Porto-Vecchio, la prise de risque pour la Ville au niveau financier nous semble très élevée dans le cas d'un contrat de partenariat, ou d'une régie ».

LES SOLUTIONS AVEC LEURS AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

Les solutions risquées :

- **la régie** (gestion directe) : la Ville contrôle les décisions et outils de gestion mais porte les risques financiers,
- **le contrat de partenariat** : l'entreprise partage les risques avec la Ville et assume l'aléa lié à la disponibilité de l'ouvrage mais la Ville porte l'investissement.

La solution adaptée retenue :

- **la délégation de service public** sous forme de concession : l'entreprise délégataire assume les coûts d'investissement et de fonctionnement ainsi que les risques tandis que la Ville reçoit une redevance et devient propriétaire de l'infrastructure au terme du contrat.



Le choix de la concession

D'où la recommandation de Deloitte : « d'un point de vue des risques encourus et du montant de l'investissement, la concession nous apparaît être sur le plan financier le mode de gestion le plus efficient ». Il s'agit d'un contrat de type délégation de service public par lequel, selon le Code général des collectivités territoriales, « une personne morale de droit public (dans le cas présent la Ville) confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut-être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service ».

La Ville a suivi ce conseil en décidant de confier le financement de l'ouvrage au concessionnaire. La solution « concession » est très avantageuse. Le délégataire assumera les coûts d'investissement et de fonctionnement ainsi que l'ensemble des risques (dépassement du budget initial, conflit juridique...). De son côté, la Ville bénéficiera des ressources tirées de l'exploitation du port sous forme d'une redevance que le concessionnaire lui versera et deviendra propriétaire de l'infrastructure au terme du contrat.

LA CONCESSION : UNE TOTALE TRANSPARENCE FINANCIÈRE

La concession permet à la Ville de Porto-Vecchio de garder la totale maîtrise du projet d'extension du port. Elle prévoit :

- une délégation de service public avec autorisation de travaux,
- un projet réalisé conformément aux décisions de la Ville (dimension, environnement, technique),
- un contrôle de la Chambre régionale pour s'assurer du bon déroulement de la délégation de service public,
- la rédaction de comptes-rendus réguliers d'avancement du projet.

La concession assure ainsi une totale transparence financière de l'opération.

Une rentabilité financière démontrée

Le bureau d'étude a produit des résultats prévisionnels d'exploitation qui démontrent la rentabilité financière du projet. Ces comptes ont été soumis à une contre-expertise du cabinet d'audit indépendant Deloitte qui confirme ce pronostic si l'option concession est retenue.

Le succès économique de cette opération ne reposera pas seulement sur l'amélioration quantitative et qualitative du port, même si c'est l'élément essentiel et déclencheur. Pour qu'il soit optimal, il faudra mettre en place une démarche commerciale et touristique ambitieuse et performante. Les clientèles de la moyenne et grande plaisance sont très exigeantes et la concurrence sera de plus en plus rude.

Optimisation des dispositifs de réservation avec l'Italie et notamment la Sardaigne, ouverture de liens avec les ports espagnols..., autant de pistes qui devront être explorées pour réussir pleinement le projet.



Une opération bénéfique pour le budget municipal et neutre pour les contribuables

Avec le système de la concession, les dépenses liées à la réalisation et au fonctionnement du port seront prises en charge par le concessionnaire. En échange de cette prise de risques, il se rémunérera sur les recettes générées par l'infrastructure.

Ce sont les utilisateurs du site, plaisanciers et professionnels du nautisme, qui financeront ces coûts. Cela signifie que la Ville ne sera pas contrainte d'augmenter la fiscalité pour financer cette opération. Mieux, elle percevra une redevance substantielle du délégataire. Le cabinet d'audit indépendant Deloitte estime qu'elle atteindrait un total de 32 millions d'euros si le contrat durait trente-cinq ans. Ce qui fait en moyenne près de 914 000 euros par an.

S'ajouteront les impôts et taxes payés par le concessionnaire. La Ville utilisera ces crédits pour améliorer les équipements de la commune (en matière de logement, d'épuration des eaux usées...). Par ailleurs, au terme du contrat, elle deviendra propriétaire de l'installation et donc renforcera son patrimoine.



3

ÉLABORATION DU PROJET : EN CONCERTATION AVEC TOUTES LES PARTIES PRENANTES



Parce que le projet d'extension du port de plaisance et de pêche concerne tous les Porto-Vecchiais et non pas seulement le monde de la plaisance, la Ville a choisi d'associer l'ensemble des acteurs concernés. Une démarche qui vise à aboutir à un projet partagé et donc durable.

La concertation, mise en place dès 2008, s'organise autour de deux dispositifs, un dispositif de dialogue avec les acteurs de la Ville et de l'Etat et un dispositif de contribution du public, en deux phases. Un tel dispositif est rendu possible par le déploiement de multiples outils.

Un comité de pilotage qui réunit des représentants de la Ville et de l'Etat

Pour conduire l'opération d'extension du port de plaisance, dont elle est le maître d'ouvrage, dans les meilleures conditions, la Ville a mis en place un système de gouvernance innovant : un comité de pilotage (COFIL).

Cette instance réunit non seulement des représentants de la Ville (élus et agents) et de l'équipe chargée de l'assister (ingénieurs, juristes et scientifiques) mais aussi des fonctionnaires de l'Etat (plus précisément de la Direction départementale de l'équipement et de la Direction régionale de l'environnement). Concrètement, le COFIL se réunit régulièrement afin de travailler à l'élaboration et à la matérialisation d'un projet concerté, dans une approche dynamique et réactive.

COMPOSITION DU COMITÉ DU PILOTAGE JUSQU'À LA FIN DE LA PHASE DE CONCEPTION

Membres permanents :

- **Alain Charrier**, sous-Préfet de Sartène
- **Georges Mela**, président du Comité de pilotage, Maire de Porto-Vecchio
- **Angelin Biancarelli**, premier adjoint au Maire
- **Marie-Antoinette Cucchi**, adjointe au Maire déléguée aux Affaires maritimes
- **Christian Stefani**, adjoint au Maire
- **François Colonna Cesari**, conseiller municipal délégué aux Equipements structurants en matière d'alimentation en eau potable et d'assainissement
- **Frédéric Benetti**, conseiller municipal
- **Jean-Christophe Angelini**, ancien conseiller municipal
- le **Directeur général des services de la Ville**
- le **Directeur des affaires maritimes de la Ville**
- le **Directeur des services techniques de la Ville**
- la **mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage**

Membres non permanents :

Si besoin est, le Comité de pilotage peut associer des prestataires extérieurs (bureau d'études, architecte...).

Deux phases de concertation publique

La volonté d'associer toutes les parties prenantes à l'élaboration du contenu de l'opération se traduit très concrètement.

Une première phase de concertation publique a été menée du 25 février au 31 mars 2008 à la Capitainerie du port de plaisance et de pêche. Elle a consisté à présenter l'avant-projet au travers de documents (étude de marché, plans et perspectives, études techniques et environnementales...) et d'un diaporama et à collecter des remarques et suggestions des visiteurs sur un registre dédié.

Ce rendez-vous d'information et d'écoute a totalisé plus de 469 entrées et a permis de recueillir 79 participations écrites. Le bilan de cette première consultation est instructif. Il a encouragé la Ville à poursuivre sa démarche puisque plus de 90 % des avis exprimés étaient positifs. Il a aussi permis de mettre en évidence les principales préoccupations des visiteurs : la liaison ville-port et la desserte



routière de l'infrastructure arrive largement en tête (huit mentions) devant le dimensionnement du projet (quatre), la remise à niveau de la périphérie du port étendu, les risques environnementaux et le financement du projet (deux pour chacun de ces thèmes)...

Les éléments recueillis dans le cadre de cette concertation ont été utilisés pour optimiser le projet initial dans de nombreux domaines (viabilité économique, performance environnementale...).

LES ÉVOLUTIONS AU TERME DE LA PREMIÈRE PHASE DE CONCERTATION

- **Remplacement du bassin de grande et très grande plaisance** de la phase n°2 par un dispositif d'amarrage à l'extérieur du ponton brise clapots.
- **Suppression de l'île dédiée à l'activité précédente** qui devait recevoir un accueil, des boxes de stockage, des équipements techniques spécifiques et un héliport.
- **Réduction de la superficie des terre-pleins** créés sur les hauts fonds, y compris l'îlot et la Capitainerie.
- **Déplacement de la Capitainerie de l'îlot** devenue exigüe à la jonction du bassin actuel et du bassin offshore.
- **Réduction de la largeur de certaines circulations.**
- **Ajout d'une panne*** à la phase n° 1.
- **Creusement d'un bassin intérieur** dédié à la petite plaisance locale dans le terre-plein actuel.

* voir lexique



Trois ans après la première, la Ville organise une seconde phase de concertation publique qui se déroule depuis le 6 juillet et jusqu'au 30 septembre 2011. Ainsi, pendant 2 mois et demi, la population peut s'informer et s'exprimer librement sur le projet d'extension modifié, grâce à un dispositif complet.

Des outils d'information et d'expression diversifiés sont disponibles pour permettre à tous de prendre part à cette concertation, annoncée par voie de presse :

Une exposition

Plusieurs panneaux d'exposition présentant le projet sont consultables à la Capitainerie, à la Mairie et au Centre culturel pendant toute la durée de la concertation.

Une plaquette d'information

Dans tous les lieux de la concertation, les habitants trouveront une plaquette d'information détaillant les principales modalités de l'extension envisagée et de la concertation organisée.

Une lettre d'information projet

Début juillet, plus de 5 500 foyers porto-vecchiaïens ont reçu le premier numéro de la lettre d'information consacrée au projet. Publiée régulièrement, cette lettre leur permettra de suivre l'avancé du projet.

Un registre d'expression

Dès le début de la concertation, la Ville de Porto-Vecchio a mis à disposition des habitants des registres d'expression à la Capitainerie, à la Mairie et au Centre culturel, afin de recueillir les suggestions et les remarques de tous les habitants.

Une charte de la concertation

Pour préciser les modalités de la concertation, la Ville de Porto-Vecchio met à disposition à la Capitainerie, à la Mairie et au Centre culturel une charte de la concertation. Elle précise le cadre, les objectifs et les modalités de la concertation ainsi que les engagements réciproques afin de la rendre possible, constructive et utile au plus grand nombre.

Deux réunions publiques

Une réunion publique a été organisée le 27 juillet dernier, pour présenter le projet dans son intégralité et échanger avec les habitants. Une seconde réunion publique sera organisée à la mi-octobre pour présenter le bilan de la concertation aux habitants.

Des ateliers thématiques

Dans un souci de dialogue et de transparence, des ateliers participatifs seront organisés, en petit groupe de 20 à 30 personnes, selon les thématiques suivantes :

- Atelier 1 : commerces et activités (le 15 septembre),
- Atelier 2 : déplacement, stationnement et intégration urbaine (le 16 septembre),
- Atelier 3 : technique et environnement (le 19 septembre).

Le nombre de places étant limité, la participation se fera sur inscription.

Des bulletins de participation

Au cours de l'été, Porto-Vecchiaïens, estivants et plaisanciers seront également consultés par l'intermédiaire d'un bulletin de participation à remplir et à déposer dans les urnes disposées à cet effet à la Capitainerie, à la Mairie et au Centre culturel.

Une rubrique dédiée sur le site Internet de la Ville

Les habitants pourront, dès le début de la concertation, retrouver toutes les informations dont ils ont besoin sur www.porto-vecchio.fr, rubrique Porto Néo.

Un communiqué de presse

Le 5 juillet 2011, la Ville a transmis à la presse locale un communiqué de presse pour annoncer le lancement de la concertation. Ce communiqué a donné lieu à un article dans le quotidien d'information Corse Matin et à une diffusion radiophonique sur RCFM.

Une adresse mail dédiée

Une adresse mail dédiée (concertation@porto-vecchio.fr) a été mise en place dès le début de la concertation pour qu'habitants et plaisanciers puissent faire part de leurs remarques et questions à la Ville.

Grâce à ce dispositif, l'ensemble des Porto-Vecchiaïens, des estivants et des plaisanciers peut s'informer sur le projet et prendre part à la concertation.



Lexique

Agora

Espace piétonnier autour duquel on retrouve différents équipements : établissements administratifs, commerciaux,...

Bathymétrie

Science de la mesure des profondeurs de l'océan pour déterminer la topographie du sol de la mer.

Batillage

Vagues provoquées par le passage des bateaux.

Biotope

Ensemble d'éléments caractérisant un milieu. Il héberge une flore, une fonge et une faune et des populations de bactéries et autres microbes spécifiques.

Carénage

Lieu où l'on effectue les opérations de nettoyage et de réparation. Elle est destinée à la maintenance et à la réparation des bateaux.

Chenal

Voie d'accès à un port ou à une zone de mouillage dans lequel un navire disposera de la plus grande profondeur d'eau sous la quille, lui permettant de progresser en toute sécurité.

Corps morts

Objets pesants, posés au fond de l'eau et reliés à une bouée (coffre) afin que les bateaux puissent s'y amarrer.

Cymodocée

Appelée plus familièrement « paille de mer », cette plante à fleurs marine se rencontre sur des fonds sableux éclairés.

Déroctage

Opération consistant à briser à l'explosif des roches se trouvant sur les fonds marins.

Dragage

Opération qui consiste à prélever des matériaux du fond de la mer.

Ecosystème

Ensemble formé par un milieu et les êtres qui y vivent.

Etier

Chenal étroit.

Mouillage

Lieu d'ancrage d'un bateau.

Ombrière photovoltaïque

Abris supportant des panneaux photovoltaïques.

Panne

Appontement servant de ligne d'amarrage pour les navires dans un port.

Posidonie

Plante aquatique formant des herbiers près des côtes.

Rade

Plan d'eau marine enclavé ayant une ouverture vers la mer. Les rades naturelles offrent des abris sûrs aux bateaux contre les tempêtes.

Station d'avitaillement

Approvisionnement des navires en produits pétroliers.

