

ASSEMBLEE DE CORSE

7 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2020

REUNION DES 21 ET 22 DÉCEMBRE 2020

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

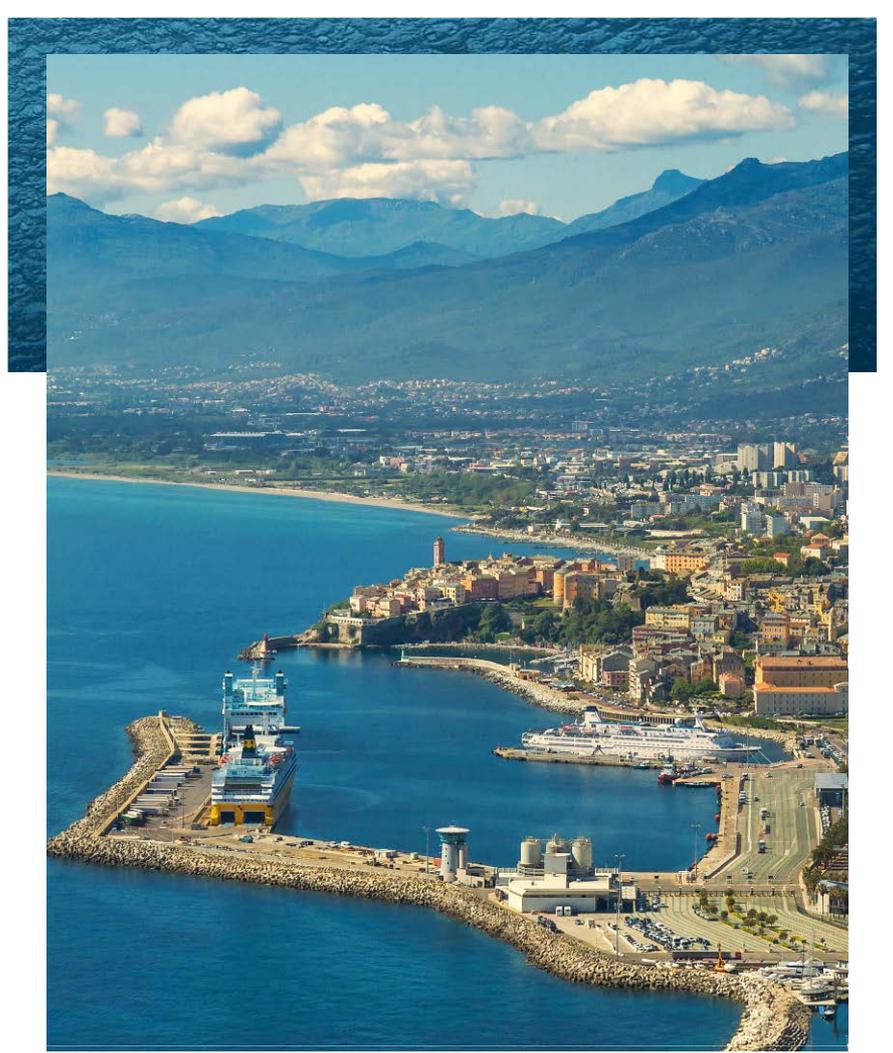
RAPORTU D'INFURMAZIONE NANTU A A RINNUVATA DI
L'INFRASTRUTTURE PURTUARIE DI BASTIA

RAPPORT D'INFORMATION SUR LE RENOUVELLEMENT
DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE BASTIA

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Conformément à la délibération n° 19/231 AC de l'Assemblée de Corse du 25 juillet 2019, un rapport d'information sur le renouvellement des infrastructures portuaires de la Ville de Bastia vous est présenté.



**RENOUVELLEMENT DES
INFRASTRUCTURES
PORTUAIRES
DE BASTIA**

**RAPPORT
D'INFORMATION**

**Direction Générale des Services
DÉLÉGATION AUX GRANDS PROJETS
MARITIMES ET PORTUAIRES**



SOMMAIRE

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Rappel du cadre institutionnel | 3 |
| 2. | Point d'étape de l'organisation et des actions mises en œuvre par la délégation aux projets maritimes et portuaires de la Corse | 3 |
| 2.1 | Ressources humaines | 3 |
| 2.2 | Déplacements..... | 4 |
| 2.3 | Restitution des activités du comité scientifique et environnemental | 5 |
| 2.4 | Restitution des activités du comité de suivi..... | 5 |
| 2.5 | Points de situation sur des études programmées..... | 5 |
| 2.5.1 | Rapport sécurité nautique du port de Bastia | 5 |
| 2.5.2 | Reconnaissance géotechnique | 5 |
| 2.5.3 | Etudes portuaires Portu Novu | 6 |
| 2.5.4 | Etudes routières tout scénario | 7 |
| 2.5.5 | Etudes de modélisation du trait de côte complémentaires | 7 |
| 2.5.6 | Etudes de mise à jour de la cartographie des biocénoses marines | 8 |
| 2.5.7 | Etudes portuaires scénarii port en centre-ville (A1 et A2) | 8 |
| 2.5.8 | Etudes d'urbanisme opérationnel | 8 |
| 2.5.9 | Etudes juridiques et financières | 8 |
| 2.5.10 | Assistance à maîtrise d'ouvrage environnementale | 9 |
| 2.6 | Restitution des études portuaires Portu Novu (annexe 10)..... | 9 |
| 2.7 | Restitution de l'avancement des études routières tout scénario (annexe 11)..... | 14 |
| 2.8 | Restitution de l'avancement des études géotechniques (annexe 12) | 16 |
| 2.9 | Avancement des démarches de création de la réserve marine (OEC) | 19 |

1. Rappel du cadre institutionnel

L'Assemblée de Corse a approuvé, par délibération n° 19/231 AC de l'Assemblée de Corse en date du 25 juillet 2019 le programme d'études relatif au renouvellement des infrastructures portuaires de Bastia et les instances de suivi du projet avec un comité de suivi opérationnel et un comité scientifique et environnemental.

Considérant que l'implication de l'ensemble des parties prenantes aux différents comités est une condition sine qua non de la réussite du projet de développement des nouvelles infrastructures portuaires de Bastia, cette délibération institue la transmission d'un rapport périodique d'information à l'Assemblée de Corse et aux instances consultatives de la Collectivité de Corse (CESEC, Chambre des territoires, Assemblea di a Giuventù).

Le premier rapport d'information est ici présenté.

2. Point d'étape de l'organisation et des actions mises en œuvre par la délégation aux projets maritimes et portuaires de la Corse

2.1 Ressources humaines

La délibération n° 19/231 AC de l'Assemblée de Corse du 25 juillet 2019 prévoit la création d'une délégation consacrée aux projets maritimes et portuaires de la Corse composée :

- ✓ **d'un délégué aux grands projets portuaires** (en poste au 1^{er} mai 2019)
- ✓ **d'un urbaniste**

Ce poste a été attribué après la procédure complète de publication du poste en interne puis en externe.

Un jury a été constitué afin d'auditionner les différents candidats.

Le poste a été attribué, à l'unanimité du jury, à un candidat, ingénieur topographe de formation initiale, et disposant de 4 années d'expérience comme chef de service révision des plans locaux d'urbanisme au sein de la Communauté d'agglomération de NICE Côte D'Azur.

Ce poste a notamment conduit le candidat retenu à organiser la concertation des plus de 30 communes appartenant à ladite Communauté d'agglomération et à les fédérer autour d'un projet commun.

- ✓ **d'un ingénieur portuaire**

Ce poste a suivi la même procédure que celui d’urbaniste (publication en interne puis en externe, jury).

Un candidat a été retenu mais n’a pas pu donner suite pour des raisons familiales.

Ce poste fait l’objet d’une nouvelle publication en interne et externe.

✓ **d’un cadre administratif**

Différents services en particulier de la direction des transports et de la mobilité sont impliqués, à différents niveaux, dans les travaux de la délégation. Il s’agit de :

- La direction adjointe des ports et aéroports, et en particulier la cellule bureau d’étude ;
- La direction des routes ;
- L’Agence d’Aménagement durable, d’Urbanisme et d’Energie de la Corse ;
- La Direction Générale des Services.

La délégation bénéficie également de l’appui dynamique de la chargée de mission auprès du DGS, en charge du suivi et de la coordination des grands projets et de l’économie sociale et solidaire.

Une plateforme d’échange correspondant à chacun des deux comités (suivi et scientifique) a été mise en place de façon à faciliter la mise à disposition et l’archivage des documents.

2.2 Déplacements

La délibération du 15 juillet 2019 prévoyait la réalisation de déplacements en relation avec le projet en général et un benchmark des infrastructures portuaires ayant conduit des projets similaires.

Plusieurs déplacements ont été effectués :

- Assises de l’économie de la mer, les 3 et 4 décembre 2020 ;
- Visite des infrastructures portuaires de Monaco ainsi que le chantier de l’Anse du Portier le 22 janvier 2020 (compte rendu en annexe 1) ;
- Participation aux essais de modélisation de trajectoire à Grenoble, les 9, 10 et 11 mars 2020 (compte rendu en annexe 1).

Reste à programmer :

- Port de Calais (Région Haut de France)
- Port la Nouvelle et Sète (Région Occitanie)
- Port de Marseille (Grand port maritime de Marseille)

Ces déplacements, programmés une première fois, ont été remis en raison de la crise sanitaire liée à l’épidémie de Covid-19.

2.3 Restitution des activités du comité scientifique et environnemental

Le comité scientifique et environnemental s'est réuni quatre fois depuis son installation concomitante avec le comité de suivi, le 14 octobre 2019.

Les sujets abordés sont variés et sont retracés dans les comptes rendus joints en annexes (annexe 2.1) :

- ✓ Campagne géotechnique ;
- ✓ Compléments d'études terrestres / hydro-sédimentaires / biocénose ;
- ✓ Zoom sur le grau de Biguglia suite aux observations de la Réserve Naturelle de Corse ;
- ✓ Synthèse des éléments d'étude (modélisation des trafics) demandée à Artelia ;
- ✓ Remarques et validation de la cartographie des biocénoses marines ;
- ✓ Une première réflexion sur les pistes de réduction des impacts environnementaux sur les trois options ;
- ✓ Echanges avec le Professeur Le Treut, expert du GIEC.

2.4 Restitution des activités du comité de suivi

Le comité de suivi s'est réuni une fois, le 11 juin 2020, depuis son installation concomitante avec le comité scientifique et environnemental, le 14 octobre 2019.

Les sujets abordés sont variés et sont retracés dans les comptes rendus joints en annexes (annexe 2.2) :

- ✓ Les études géotechniques ;
- ✓ Les études terrestres / hydro-sédimentaires / biocénoses ;
- ✓ Les études portuaires scénario Portu Novu ;
- ✓ Les études routières tous scénarii ;
- ✓ Les études et procédures pour la création de la réserve naturelle de Corse.

2.5 Points de situation sur des études programmées

2.5.1 Rapport sécurité nautique du port de Bastia

Ce rapport a été réalisé par la délégation avec l'appui de la capitainerie de Bastia, du pilotage et de l'exploitant (CCIHC) en octobre 2019.

Il documente l'ensemble des accidents ayant eu lieu dans le port de Bastia ces 10 dernières années.

2.5.2 Reconnaissance géotechnique

Ce marché de reconnaissance géotechnique a fait l'objet de deux consultations.

La première consultation a été réalisée en 2017 mais n'a pas aboutie pour des raisons juridiques.

Une nouvelle consultation a été mise en œuvre en décembre 2018 sur la base d'un programme exclusivement centré sur le plan de masse de la Carbonite.

Le marché a été attribué fin 2019 au groupement ROCCA E TERRA. Une mise au point du marché a été réalisée de façon à ce que ces investigations géotechniques couvrent les besoins des 4 scénarii étudiés et un avenant permettant la réalisation d'analyses des sols marins (dans le cadre du Code de l'environnement article L. 214-1 à 6) doit être proposé.

Le marché se décompose en deux phases :

- ✓ Une phase de reconnaissance géotechnique par ROV piloté effectuant des carottages non destructifs et des sondages en pointe. Celle-ci a été réalisée et s'est achevée le 15 mars 2020 et a fait l'objet d'un rapport intermédiaire en cours de validation ;
- ✓ Le marché a été suspendu le 17 mars 2020 et a repris le 25 mai 2020 en raison de la crise du Covid-19 ;
- ✓ Une seconde phase de reconnaissance par sondeuse sur barge a été engagée depuis le 17 mai 2020 et s'est achevée le 27 juillet ;
- ✓ L'exploitation des résultats est en cours.

Les résultats disponibles sont exposés au § 2.8 (et annexe 12).

2.5.3 Etudes portuaires Portu Novu

Les études portuaires sur le plan de masse de Portu Novu ont été conduites grâce à un avenant sur des marchés d'études existant.

Les études prévues à ce contrat portaient sur 7 tâches (annexe 3).

Parmi celles-ci, 4 ont été réalisées et feront l'objet d'une restitution ci-après :

- Validation du plan masse ;
- Calcul de la transmissibilité des houles sur une structure de caisson sur pieux ;
- Etudes d'agitation ;
- Etudes de trajectographie ;

Trois études restent à réaliser :

- Dimensionnement d'un linéaire de digue en caisson sur pieux ;
- Evaluation des coûts de réalisation de l'ouvrage ;
- Production d'éléments de visualisation et d'insertion paysagère ;

Les résultats disponibles sont exposés au § 2.6 (et annexe 10).

2.5.4 Etudes routières tout scénario

Les études routières pour l'ensemble des scénarii ont été conduites grâce à un avenant sur des marchés d'études existant.

Ces études complémentaires sont nécessaires au regard des aspects réglementaires ayant évolués sur les options sud citadelle mais aussi pour évaluer les solutions de transit pour les scénarii de conservation du port en centre-ville.

Le programme comporte (annexe 4) :

- ✓ Une modélisation des trafics actualisée sud citadelle ;
- ✓ Un projet de faisabilité d'insertion routière directe sur la RT 11 ;
- ✓ Une modélisation des trafics pour un contournement nord-ouest de Bastia ;
- ✓ Un projet de faisabilité de contournement nord-ouest de Bastia par tunnel ;
- ✓ Les insertions routières aux extrémités de ce projet d'ouvrage.

Les résultats disponibles sont exposés au § 2.7 (et annexe 11).

2.5.5 Etudes de modélisation du trait de côte complémentaires

Les études de modélisation des impacts hydro sédimentaires sur le trait de côte, pour le scénario « Carbonite » ont été menées en 2017 et 2018 avec une modélisation physique et numérique.

Les résultats ont été présentés au comité de suivi et au comité scientifique et environnemental à l'occasion de leur mise en place le 14 octobre 2019.

Au cours de cette présentation, les deux comités réunis ont émis des remarques sur les études produites.

Afin de prendre en compte ces remarques, un programme a été rédigé et les études correspondantes ont pu être conduites grâce à un avenant sur les marchés en cours.

Ce programme porte sur :

- ✓ Une modélisation de l'évolution du trait de côte avec le scénario « Portu Novu » : réalisée, cette modélisation associée à une nouvelle version du positionnement de la digue sud montre une réduction des impacts (anse d'érosion et engraissement au grau de l'étang de Biguglia) de moitié ;
- ✓ Des propositions d'aménagements visant à réduire les impacts identifiés : réalisée, cette étude a orienté une version légèrement différente de l'orientation et des caractéristiques de la digue sud ;
- ✓ Des modélisations sur la base d'hypothèses de changement climatique émises par un expert du GIEC : études en cours ;
- ✓ Un avis d'expert sur la stabilité de l'anse de Figaghjola : réalisé, cette étude conclue à une très bonne stabilité de l'anse de Figaghjola.

La restitution de ces études se fera à l'occasion du prochain rapport, une partie de ces études étant en cours.

2.5.6 Etudes de mise à jour de la cartographie des biocénoses marines

Les études de mise à jour de la cartographie des biocénoses marines ont été lancées en décembre 2019 avec une estimation de 50 000 €HT sur la base du programme établi par la délégation et validé par le comité scientifique et environnemental (annexe 5).

Trois offres ont été réceptionnées et ont fait l'objet d'une analyse par la délégation.

L'entreprise CREOCEAN a été retenue.

Les études ont été réalisées et validées par le comité scientifique.

2.5.7 Etudes portuaires scénarii port en centre-ville (A1 et A2)

Les études de la partie portuaire des deux scénarii conservant le port de commerce en centre-ville ont été lancées en avril 2020 avec une estimation de 355 000 €HT sur la base du programme établi par la délégation et les services des ports et aéroports (annexe 6).

Le groupement dont le mandataire est SOFID a été retenu pour un montant de 249 975 €HT et notifié le 18 août 2020.

Les études ont été réalisées pour les aspects de modélisation des agitations et de trajectographie.

Les études visant les aménagements terrestres, la conception technique et les chiffrages sont en cours.

2.5.8 Etudes d'urbanisme opérationnel

Les études d'urbanisme opérationnel portant sur l'ensemble des 4 scénarii ont été lancées en mai 2020 avec une estimation de 450 000 €HT sur la base du programme établi par la délégation et les services des ports et aéroports (annexe 7).

La consultation a été publiée le 13 mai 2020. Elle a été déclarée sans suite pour motif d'intérêt général et relancée le 18 août 2020 avec date de remise des plis au 18 septembre 2020.

Le groupement dont le mandataire est STOA a été retenu à la CAO du 23 octobre 2020 pour un montant de 394 600 €HT et est en cours de procédure pour sa notification.

2.5.9 Etudes juridiques et financières

Les études juridiques et financières ont été lancées en mai 2020 avec une estimation de 250 000 €HT sur la base du programme établi par la délégation en concertation avec l'OTC, la CdC, les DGA finance, transport et commande publique (annexe 8).

La consultation a été publiée le 13 mai 2020. Elle a été déclarée sans suite pour motif d'intérêt général et relancé le 11 août 2020 avec date de remise des plis au 11 septembre 2020.

Le groupement dont le mandataire est FINANCE CONSULT a été retenu à la CAO du 23 octobre 2020 pour un montant de 394 600 €HT et est en cours de procédure pour sa notification.

2.5.10 Assistance à maîtrise d'ouvrage environnementale

La consultation pour une AMO environnement a été lancée en mai 2020 avec une estimation de 250 000 €HT sur la base du programme établi par la délégation en concertation avec l'OTC, la CdC, les DGA finance, transport et commande publique (annexe 9).

La consultation a été publiée le 25 mai 2020. Le groupement dont le mandataire est SAFEGE a été retenu pour un montant de 218 525 €HT et notifié le 27 août 2020.

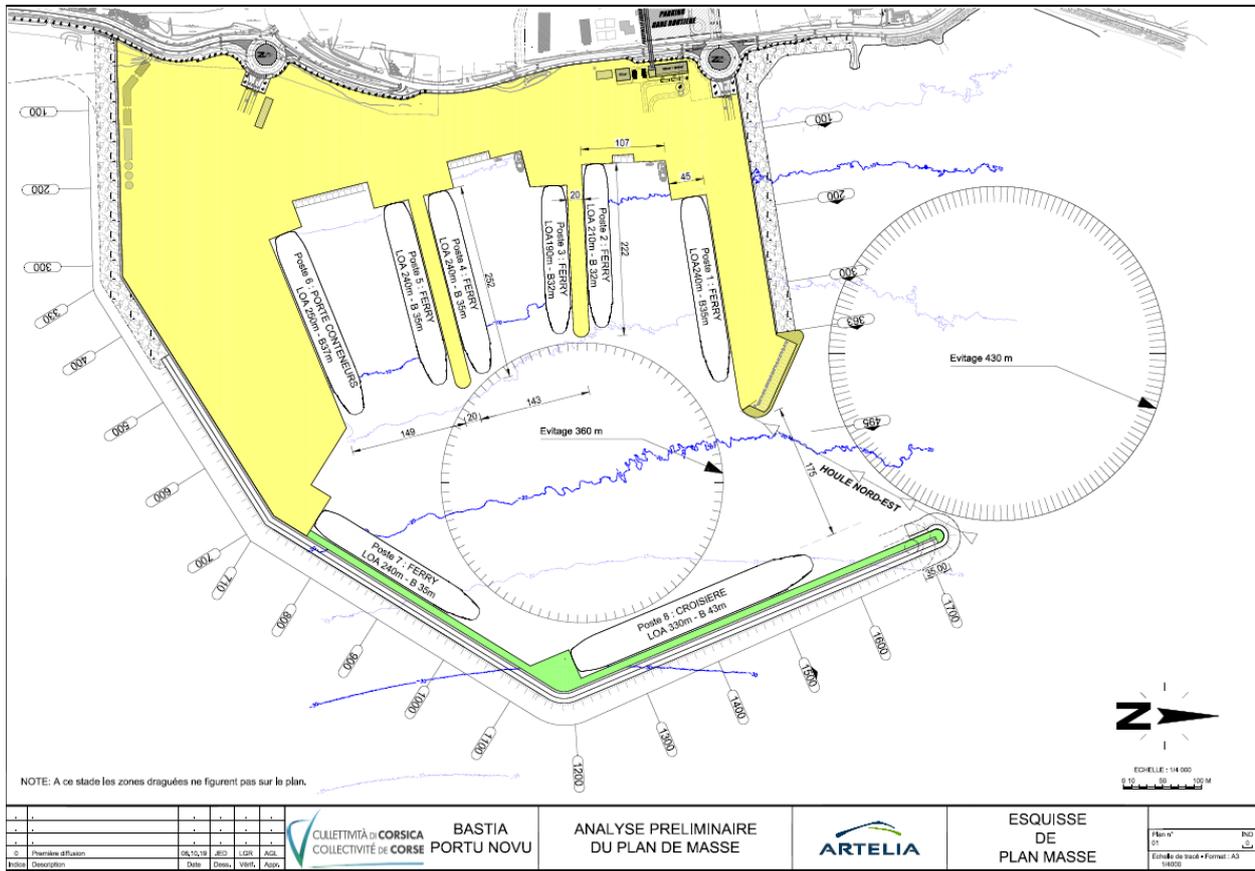
Les études sont en phase de réalisation et en particulier :

- Programme de consultation pour un AMO grand débat ;
- Elaboration d'une méthodologie pour une grille d'analyse multicritère entre les 4 scénarios ;
- Dossier de demande de certificat de projet auprès de la DDTM.

2.6 Restitution des études portuaires Portu Novu (annexe 10)

- **Etudes du plan de masse**

Le plan de masse du scénario Portu Novu réalisé par la délégation a été expertisé, dans le cadre du programme confié à ARTELIA.



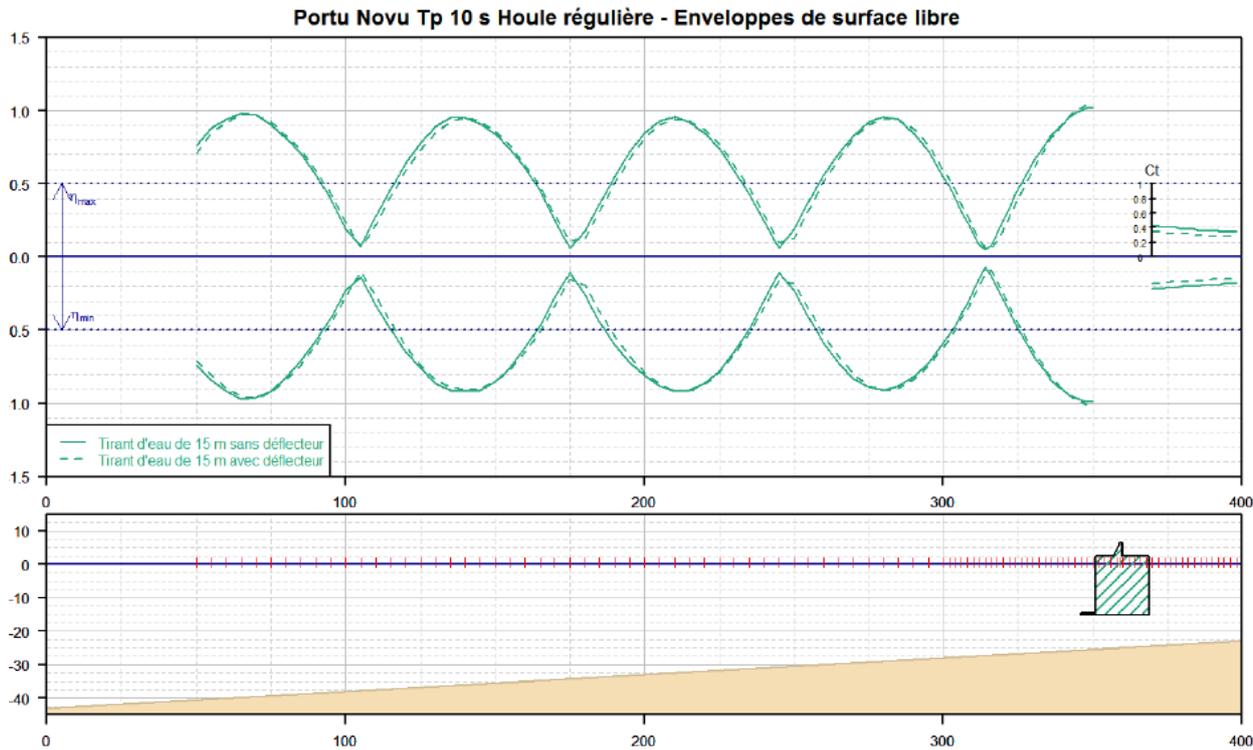
• **Etudes de transmissibilité de la houle sur caisson sur pieux**

Les études de transmissibilité en canal à houle virtuel tendent à démontrer que la transmissibilité est faible sur des houles à faible longueur d’onde (période).

Deux paramètres ont été testés : la période de la houle incidente et la géométrie (en fait sa profondeur) du caisson.

Pour des périodes de 10s de houles de sud-est (très faible occurrence), et une profondeur de caisson de 15m (pour 18 de large), la transmissibilité est de l’ordre de 30 %.

Un test a été effectué suite aux visites techniques effectuées à Monaco avec une géométrie comportant un déflecteur en partie basse du caisson. Cette disposition permet d’améliorer (en le diminuant) le coefficient de transmission.



Ces données ont été intégrées dans les modèles numériques d’agitation portuaire. Il ne s’agit pas d’agitations dimensionnantes pour le projet du scénario Portu Novu.

- **Etudes d’agitation**

Les études d’agitation réalisées font ressortir une très bonne protection du plan d’eau pour les secteurs ouest, sud-est et est.

Le secteur nord-est génère des agitations résiduelles dans le bassin compatible avec une exploitation commerciale.

Certains postes ne seront néanmoins pas utilisables à l’amarrage dans des conditions paroxysmiques de houle de nord-est.

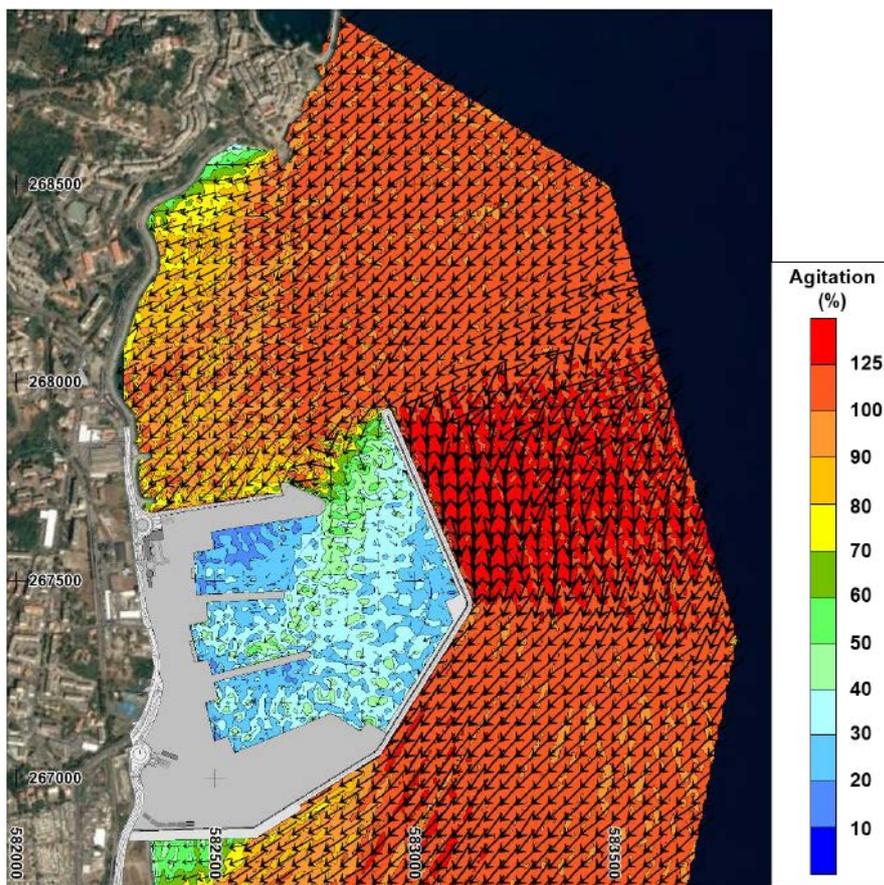


Figure 29. Epure d'agitation – Période 7 s, direction 50°N – Configuration V01

• Etudes de trajectographie

Les modélisations de trajectographie sont réalisées afin de vérifier l'accessibilité du port pour les différents types de navires en fonction des conditions climatiques et pour chaque poste.

Pour cela une modélisation 3D a été réalisée et un grand nombre d'essai de manœuvres ont été réalisés avec les bateaux projets, à savoir :

- ✓ Un ferry RoPax de 240 m
- ✓ Un bateau de croisière de 330 m
- ✓ Un cargo mixte de 240 m

A l'issue de ces essais, des recommandations peuvent être faites à la fois sur le plan masse afin de faciliter les manœuvres mais aussi en exploitation avec la nécessité (ou pas) d'un ou plusieurs remorqueurs comme assistance aux manœuvres.

Le plan masse tel que testé **permet une exploitation normale du port** avec selon les manœuvres des limites d'accès dues au vent (généralement pour des valeurs de 20 à 25 nœuds).

L'usage **d'au moins un remorqueur est nécessaire pour les cargos mixtes de 240 m** ainsi que pour sécuriser certaines manœuvres, pour les autres navires, en conditions de vents élevés.

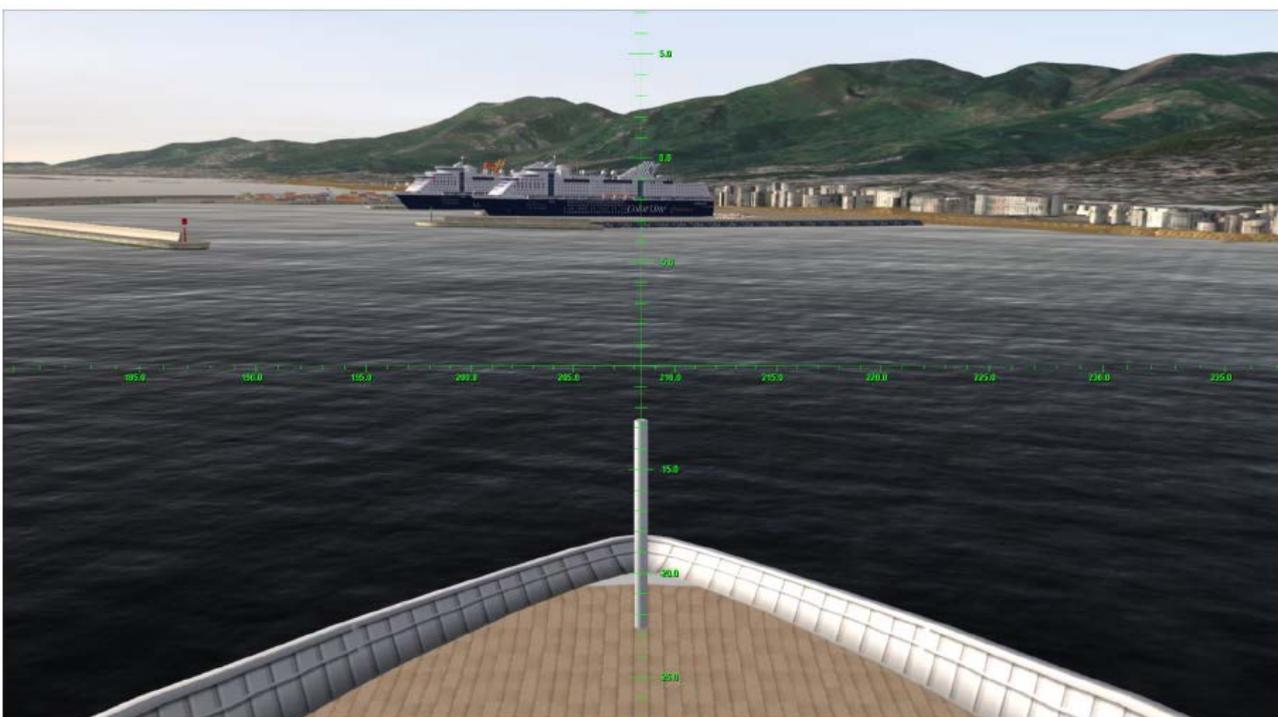
Trois pistes d'améliorations du plan masse sont envisagées :

- ✓ Un élargissement du plan d'eau de manœuvre sur la partie est du quai 7 ;

- ✓ Un élargissement de la passe de façon à mettre en ligne l'axe de celle-ci avec le centre du cercle d'évitement ;
- ✓ La protection du musoir de la contre digue.



Essais d'accostage poste 7 RoPax 225m par Houle N 45°/7s/1,2m ; vent 10m/s N45°



Visualisation 3D

2.7 Restitution de l'avancement des études routières tout scénario (annexe 11)

• Modélisation des trafics

Il a été nécessaire de mettre à jour le modèle de trafic réalisé par ARTELIA dans le cadre du projet d'extension du Port de commerce de Bastia, scénario « Carbonite ».

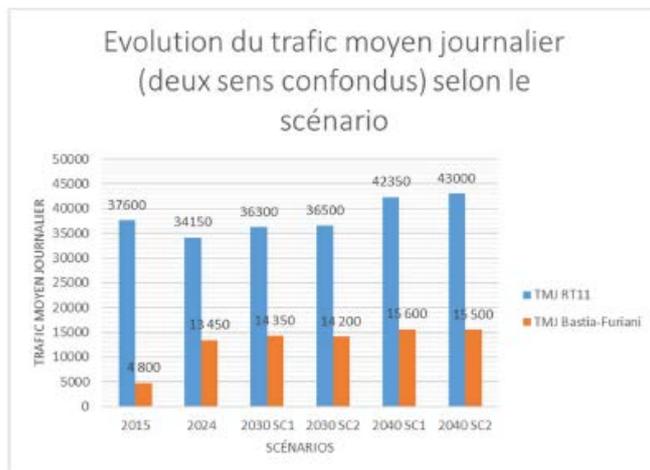
Les conditions ont en effet évolué depuis ces premières études. Il est nécessaire de tenir compte de :

- ✓ Nouvelles hypothèses de trafic à prendre en compte pour le nouveau port (ou l'extension de ce dernier) ;
- ✓ Modification des caractéristiques de la voie Bastia-Furiani (voie rapide urbaine à 70km/h, de type AU70) ;
- ✓ Tests sans la voie nouvelle « Carbonite ».

En termes de fonctionnement de l'axe, nous pouvons tirer les conclusions suivantes (qui peuvent être précisées par une analyse capacitaire par carrefour) :

- ✓ La création de la liaison Bastia-Furiani (RT 12) permet de délester la RT 11 et améliorera son fonctionnement à l'horizon 2024 ;
- ✓ En 2030, avec l'augmentation des flux dus à la nouvelle activité portuaire, les flux sur la RT 11 augmentent pour atteindre les niveaux de trafics observés actuellement. Nous prévoyons donc un retour au fonctionnement actuel. La RT 12 est chargée, notamment sur sa partie centrale (intersection RD 364) ;
- ✓ En 2040, le doublement, dès l'augmentation des capacités des navires, engendrera une forte génération de trafic sur RT 11 et RT 12, entraînant une forte dégradation des conditions de circulation par rapport à la situation actuelle.

Une nouvelle localisation permettrait de délester les voies locales du centre-ville, plus particulièrement dans le cas du scénario de déplacement du port au sud de la citadelle.



- **Esquisse d’une insertion routière des scénarii sud citadelle en directe sur la RT 11**

Les insertions routières de l’ensemble des scénarii sont à l’étude à date.

Un modèle numérique de terrain a été réalisé sur l’ensemble de la zone sud citadelle de façon à sécuriser la conception de l’insertion du port sur la RT 11.

Ce travail est en cours sur la zone de centre-ville.

- **Esquisse d’une voie de contournement ouest de Bastia en tunnel**

Dans le cadre des scénarii de conservation du port en centre-ville, la solution envisagée, pour soulager le trafic de la RT 11 en générale et le passage en tunnel sous le port en particulier, vise à créer un contournement du centre-ville par un tracé nord-ouest en tunnel.

Cet ouvrage se compose :

- ✓ D’un tunnel court monotube a deux sens de 325 mètres linéaires entre le rond-point de sortie du port et l’arrière des bâtiments de la préfecture/Collectivité de Corse ;
- ✓ D’un rond-point au-dessus de celui du Maréchal Leclerc ;
- ✓ D’un tunnel long bitube mono sens de 1 850 mètres linéaires, sensiblement parallèle au tunnel existant du chemin de fer, entre la gare et la RT 11 légèrement au nord de la caserne des pompiers ;

Ces esquisses ont été réalisées sur la base d’hypothèses de travail (géotechnique, typologie des roches...) à partir de l’état des connaissances du site.



2.8 Restitution de l'avancement des études géotechniques (annexe 12)

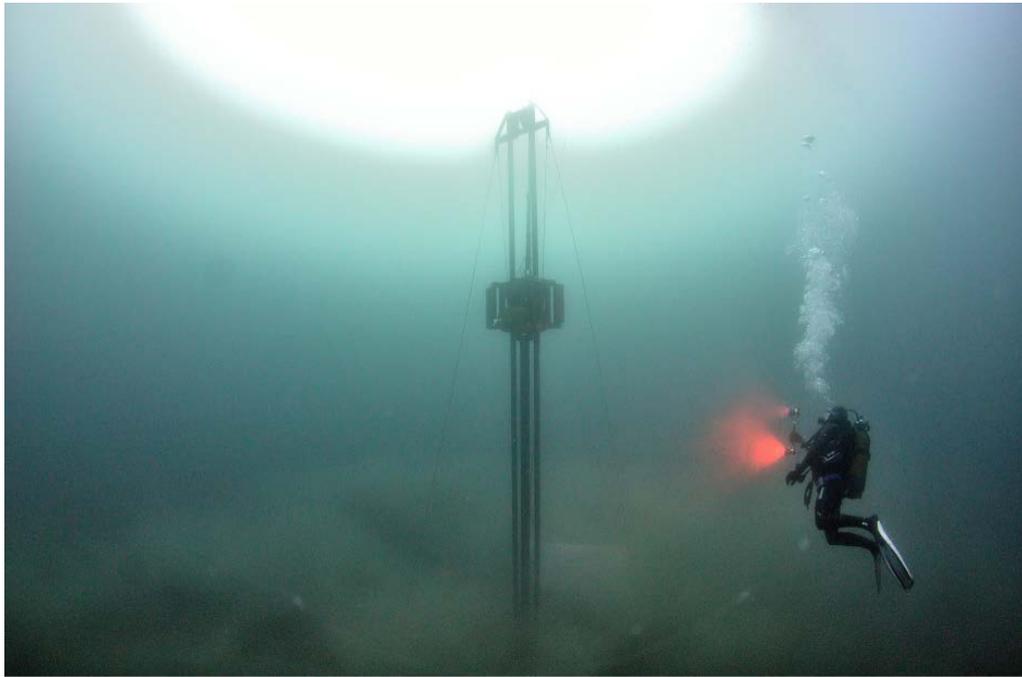
- **Données acquises par ROV avant confinement**

Des tests CPTu ont été réalisés. Ces tests donnent une première idée sur l'épaisseur de sédiment meuble/non compact ainsi que sur le type de sédiment (gravier, sable, limon ou argile) et permettent de mesurer in situ les caractéristiques mécaniques en place des sédiments.

Les sondages ont été réalisés avec une technique de poinçonnement (le sol) en utilisant un vibrocarottier avec prise d'échantillons.

A partir de la pénétration du pénétromètre statique (CPTu), la profondeur de pénétration prévisionnelle du carottier VibroCore est estimée. Cela a permis de définir des profondeurs de pénétration d'objectif, et donc de définir les cas où un second prélèvement était à réaliser pour les Vibrocore en cas de refus.

L'ensemble de ces données seront analysées avec celles de la seconde campagne de reconnaissance (sur barge), ainsi que les résultats des analyses de sol en laboratoire.



- **Précautions et plan de continuité Covid-19**

La crise sanitaire de la Covid-19 a interrompu le chantier de reconnaissance géotechnique.

La reprise s'est effectuée le lundi 25 mai 2020 avec une phase de préparation complémentaire de façon à prendre en compte l'ensemble des prescriptions sanitaires en vigueur et les adapter au cas par cas aux travaux.

Une mission complémentaire de référent Covid-19 a été confiée au coordinateur SPS (sécurité et protection de la santé) déjà mandaté sur ce chantier et un plan particulier de sécurité et protection de la santé a été produit (annexe 14).

PROCEDURE COVID-19

SAS NATALI



Procédure de reprise partielle ou totale pendant la période de confinement du COVID-19



| | | | | | |
|--------|------------|---------------|---|---------------|--|
| E | | | | | |
| D | | | | | |
| C | | | | | |
| B | 17/04/2020 | Audrey ROULOT | F. DUFOUR | Pierre NATALI | Mise à jour suite réunion Comité joint A2 du 17/04/2020 – en rouge |
| A | 04/04/2020 | Audrey ROULOT | Y. COULOMBANI F. DUFOUR V. ZHOURANE R. MATTE | Pierre NATALI | Première diffusion. |
| Indice | Date | Rédaction | Revue | Approbation | Modifications |

Plan : E X E N A T A R O Q S E O O I B

Statut : E X E

- **Planning des sondages sur barges en cours**

Les sondages pressiométriques et carottés profonds ont débuté le mercredi 27 mai 2020 après l'interruption due à la crise du Covid-19.

Ils se sont terminés le 27 juillet 2020.

Les analyses en laboratoire ainsi que la synthèse de ces résultats sont en cours.



Barge de travail mise à poste le 28 mai 2020

2.9 Avancement des démarches de création de la réserve marine (OEC)

La mission pour la création de la réserve marine multi site, mesure compensatoire à l'autorisation de destruction d'espèces protégée obtenue par l'arrêté préfectoral N° 2013-123-0002 du 3 mai 2013 a été confiée à l'Office de l'Environnement de la Corse par arrêté 20/945CE du 14 janvier 2020.

Une première mission avait été confiée à l'OEC par arrêté 1501995CE du 7 avril 2015 et avait donné lieu à la réalisation d'un état des lieux (« Synthèse patrimoniale et diagnostic socio-économique de la Réserve Naturelle de Corse multi site ») avant d'être ajourné.

Cette mission relancée a fait l'objet par l'OEC d'une note méthodologique listant les tâches à réaliser et leur enchaînement.

Un état des lieux a été fait par l'OEC lors du comité de suivi du 11 juin 2020.