



DIVISION « ACTION DE L'ETAT EN MER »

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTANT LA NAVIGATION DANS LE DISPOSITIF DE SEPARATION DU TRAFIC, LES ZONES DE PRUDENCE ET LA ZONE DE NAVIGATION COTIERE ASSOCIEES DU CANAL DE CORSE

La consultation du public sur ce projet s'est déroulée du 21 octobre au 15 novembre 2016 inclus. Les documents (la note de présentation accompagnée de ses trois annexes et le projet d'arrêté préfectoral) ont été mis à la disposition du public sur le site internet de la préfecture maritime de la Méditerranée. Les observations ont pu être adressées par voie postale et par voie électronique via une boîte courriel dédiée.

Deux observations ont été reçues, respectivement les 18 et 19 novembre 2016, soit après la clôture de la période de consultation du public. Elles n'ont donc pas été prises en compte dans la synthèse ci-dessous.

I. Synthèse des observations du public :

La préfecture maritime de la Méditerranée a reçu une observation, par voie électronique, de la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN) qui a fait plusieurs remarques, dont la plupart concerne les travaux préparatoires à l'élaboration du dossier de création du dispositif de séparation du trafic du canal de Corse déposé auprès de l'Organisation maritime internationale.

Seules les remarques portant sur le contenu de l'arrêté soumis à la consultation du public font l'objet de cette synthèse:

1. La CMN considère que la zone de prudence Nord va devenir très dangereuse au croisement des navires qui devront partir vers l'Ouest et couper le flux Nord/Sud.
2. La nouvelle route imposée aux navires rouliers à passagers (au-delà de 3.5 milles de la côte du cap Corse) leur impose d'augmenter leur vitesse pour conserver leurs horaires commerciaux. Cela induit une consommation supplémentaire annuelle de l'ordre de 2.94% (soit, par navire, 427 tonnes supplémentaires pour un coût de 170 826€). Cela réduit à néant les efforts consentis par les armateurs depuis plusieurs années pour réduire le poids carbone à l'unité transportée.
3. La CMN estime que l'emploi du verbe « concilier » dans rédaction du 2^{ème} considérant peut conduire à penser que la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement seraient en opposition, alors qu'un DST doit être mis en place pour améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement.

La CMN considère cette « conciliation » n'améliorera ni la sauvegarde de vie humaine en mer, ni la sécurité de la navigation et ni la protection de l'environnement.

II. Suites réservées :

<p>Remarque 1 l'analyse du risque dans la zone de prudence Nord</p>	<p>La zone de prudence Nord est créée par la circulaire OMI COLREG.2/Circ 67 du 20 mai 2016). L'arrêté préfectoral ne crée pas d'autre obligation pour les navires que de naviguer avec une prudence particulière dans cette zone.</p> <p>Il convient de relever que :</p> <ul style="list-style-type: none">- dans la zone du canal de Corse, les navires transportant des matières dangereuses ont déjà l'obligation de naviguer à plus de 5 milles des côtes du cap Corse (arrêté préfectoral n° 80/98 du 25 septembre 1998), ce qui peut les conduire à des situations de croisement. La création du dispositif avec cette zone de prudence Nord permet de mieux déterminer la zone de croisement ;- l'arrêté préfectoral autorise la navigation dans la zone de navigation côtière des navires rouliers à passagers en provenance et à destination de Bastia. Cette mesure évite de créer des situations de croisement.
<p>Remarque 2 l'impact environnemental sur l'atmosphère</p>	<p>L'objectif du dispositif est d'éloigner les navires de la côte corse afin de protéger davantage son littoral. Cette mesure a en effet un impact environnemental sur l'atmosphère mais il est limité par la dérogation permettant aux navires rouliers à passagers desservant Bastia de naviguer à l'intérieur de la zone de navigation côtière.</p>
<p>Remarque 3 le 2^{ème} considérant</p>	<p>Le DST du canal de Corse constitue une amélioration de la sécurité maritime, de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection de l'environnement en séparant les flux opposés de navires (montants et descendants) ce qui réduit le nombre de situations rapprochées dans la partie la plus étroite du canal de Corse et le risque d'accident.</p> <p>L'objectif de conciliation (2^{ème} considérant) se rapporte à la navigation des navires desservant Bastia dans la ZNC. Ils ne sont pas contraints d'emprunter les voies de circulation du DST et donc de couper le trafic descendant et montant. Mais leur distance minimale de navigation par rapport à la côte augmente. Le risque d'échouement en cas d'avarie est réduit en offrant un plus grand préavis pour intervenir ou réparer.</p> <p>Pour éviter toute confusion, le verbe « concilier » est supprimé du considérant.</p>