

BONIFACIO, 23 FEVRIER 2024

SALLE/ADRESSE :	Espace Nicolas Carrega, Tour du Torrione, Quartier Pisan, 20169 Bonifacio
PARTICIPANTS :	67 participants dans la salle
DÉBUT > FIN :	14h30 à 17h54

Commission particulière du débat public (CPDP) :

M.	Antony HOTTIER	CPDP
M.	Sébastien FOURMY	CPDP

Intervenants :

M.	Jean-Charles ORSUCCI	Maire de Bonifacio
Mme	Marion BRICHET	DIRM
M.	Giulio E.M. Plastina	Parc de l'archipel de la Maddalena
M.	Vittorio GAZALE	Parc de l'Asinara
M.	Frédéric AUTRIC	DREAL
M.	Jean-Michel CULIOLI	OEC
M.	Marc MICHEL	DIRM Méditerranée
M.	Alain TAFANI	Pilotage des ports de Corse-du-Sud
Mme	Véronique MERMET-LAFONT	Station de sauvetage de Bonifacio

La gestion des Bouches de Bonifacio et la coopération inter-états en Méditerranée au service de la protection environnementale

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Bonjour à tous et à toutes, merci d'être venus relativement nombreux. Je vais passer tout de suite la parole à Monsieur le Maire de Bonifacio, qui nous accueille dans cette superbe salle. Nous reprendrons la parole ensuite.

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

Bonjour à toutes et à tous. Très heureux de vous accueillir ici dans vos grades et qualités, je pense en particulier aux autorités militaires, civiles. Une mention un peu particulière, si j'ose, je m'adresse plutôt à la jeunesse, heureux d'avoir pu en saluer directement certains d'entre eux, mais comme je rentre dans un âge où on commence un peu à regarder derrière, je dis simplement que c'est avant tout pour la jeunesse que nous sommes, les uns et les autres, au service de cette planète. Même si je voudrais aussi adresser un remerciement particulier à nos amis sardes qui sont venus, qui ont franchi les cuccine de la Sardaigne. Il y a encore plus de mérite, quand on regarde les conditions météorologiques de la journée. En deux mots, moi qui suis justement admiratif de ces bouches, Jean-Michel me regarde du coin de l'œil, il le sait, quand je la regarde, quand elle est agitée comme ça, la mer, je suis déjà malade. C'est pour ça qu'ils ont encore plus de mérite.

Très heureux d'accueillir l'ensemble des services de l'État et toute la réflexion qui a consisté à dire que Bonifacio pouvait être une de ces places qui avait vocation à parler de la mer. Recevoir la Commission nationale du débat public ici, à Bonifacio, est une fierté, bien évidemment. La recevoir pour un débat particulier, « La mer en débat », cela a du sens. Sans vouloir être chauvin ou faire du nombrilisme, comment ne pas penser à Bonifacio ? La France métropolitaine, de Dunkerque, à une époque, on disait : « A Tamanrasset » aujourd'hui, on va s'arrêter à Bonifacio.

Et Bonifacio a toutes les qualités pour que nous mettions en débat ce qui doit être notre action. J'ai toujours en tête, depuis longtemps, même si cela mérite un long débat que nous aborderons sûrement de façon directe ou indirecte aujourd'hui, c'est le sommet de Rio et les objectifs qui sont les nôtres en matière de développement durable.

Je rappelle les trois piliers du développement durable : il y a avant tout les hommes, les femmes et les hommes qui composent les territoires. Souvent, on a tendance à l'oublier. Souvent, certains ont tendance à l'oublier, mais la première des actions, c'est celle-ci. Je suis désolé, moi, avant tout, je pense à l'humain. Après, je sais qu'il y a aussi l'environnement. Il est fondamental de le défendre. Mais le triptyque, vous le connaissez, il est indissociable et on ne peut pas le hiérarchiser, c'est aussi le développement économique. Quand nous allons aborder l'ensemble des thématiques cet après-midi, j'espère que nous aurons tous en tête ce triptyque-là, et peut-être la priorité qui doit être donnée à l'homme.

Bonifacio a donc toute sa place. Je suppose que la Commission nationale a choisi Bonifacio par exemple pour parler de sécurité, nous en parlerons dans l'après-midi, vous avez en tête les Bouches de Bonifacio. Je voudrais juste vous rappeler, pour vous confirmer que vous avez fait le bon choix, j'attends d'être démenti, je ne l'ai jamais été jusqu'à aujourd'hui, Bonifacio est, à mon avis, la commune de France qui a le plus grand linéaire côtier. Souvent, on a l'image du port de plaisance, des bouches. Bonifacio, pour ceux qui ne sont pas du territoire, ça commence en réalité très loin sur la côte ouest, et se finit très loin sur la côte est. Bonifacio, c'est 70 km de côtes. Je souris souvent. 70 km de côtes, sans compter les îles. Je ne crois pas qu'il existe en France, et même au niveau de l'outremer, ça va être difficile de trouver quelqu'un qui puisse avoir autant à parler. C'est notre force et notre faiblesse. C'est d'ailleurs pour cela que je suis très fier de vous accueillir. Vous pensez aux Bouches de Bonifacio, je vous invite à avoir une réflexion cet après-midi sur ce qui est aussi sur le territoire de la commune de Bonifacio : le canal de Corse. Je regarde nos amis de La Pilotine, il faut avoir cette réflexion globale. Il ne pourrait pas se passer une catastrophe à Solenzara demain sans que nous en soyons impliqués.

J'ai la chance de pouvoir vous accueillir en tant que maire de la commune. Je vais mettre en avant trois autres casquettes que j'ai l'honneur de porter, non pas pour faire de l'affichage, mais parce que je pense que c'est important quand j'ai vocation à m'exprimer. J'ai la chance d'être premier vice-président de la Communauté de Communes sud-corses. Cela a aussi son importance. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas avoir une vision égo-centrée sur notre commune. J'ai la chance, et je crois que vous m'avez aussi demandé d'intervenir à ce titre-là, d'être secrétaire général adjoint de l'association nationale des élus du littoral. Mon directeur de cabinet est ici, il sait que je m'exprimerai aussi à ce titre dans un débat national sur la mer.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Souvent, on a tendance à croire que nos problématiques sont uniques, ou que personne n'a à les subir. En réalité, quand on est dans un débat national, on peut facilement se dire que les choses se passent ailleurs. J'ai la chance aussi de pouvoir intervenir ici, parce que j'ai l'honneur depuis quelques années d'être membre du Conseil d'administration du Conservatoire du littoral, institution établissement public d'État ô combien importante pour la défense, la mise en valeur de nos territoires, de notre patrimoine marin, terrestre. J'ai la chance de siéger dans cette assemblée en tant que représentant de l'ensemble des communes de France. Je rappelle cette chance-là, j'ai l'honneur et la chance d'être le maire de cette commune, je le rappelle, 14 000 ha à Bonifacio, plus de 70 km de côtes sans compter les îles.

Vous recevoir aujourd'hui, avoir ce débat ici aujourd'hui à Bonifacio, je conclurai en disant que cela me paraît être une évidence et une fierté de vous recevoir, même si nous pourrions discuter ensuite de la question et des problématiques, et au-delà du diagnostic, de la question de la réponse à ces problématiques. Pour mettre un peu le pied dans le plat, mais j'y reviendrai sûrement un peu plus tard, la réponse, elle est souvent non pas nationale, mais elle est locale. En tout cas, bons travaux à toutes et à tous, et merci d'être venus en nombre à Bonifacio.

Applaudissements

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur le Maire. Bonjour à tous et à toutes, aux élus présents, aux représentants de l'État, aux étudiants de l'université de Corte qui, je dois le souligner, ont fait un travail remarquable depuis quelques mois sur ce débat public, entre autres sur les cartographies. Je crois que cela a été intégré dans le programme du Master. Bienvenue aux pêcheurs, bienvenue au public, et bienvenue à nos amis sardes également.

Avant de passer au vif du débat, vous rappeler en quelques mots ce qu'est la CNDP, la Commission nationale du débat public. C'est une autorité administrative indépendante qui a été créée en 1995 pour veiller à l'information et à la participation du public sur toutes les décisions concernant l'environnement. Cela fait partie de l'article 7 de la Constitution. Dans ce cadre, ce débat a été initié par le ministère de la Transition énergétique, de la Transition écologique, le secrétariat d'État à la Mer pour la mise à jour des documents stratégiques de façade qui ont été créés en 2019. Ils arrivent à une période où ils doivent être mis à jour.

Il est également prévu dans ce débat public la mise à jour de ces documents stratégiques plus l'implantation de l'éolien en mer, qui ne concerne pas vraiment la Corse pour l'instant, mais qui concernent la Méditerranée, puisqu'il y a une volonté de l'État d'implanter des éoliennes en mer sur tout le territoire français, et notamment dans le golfe du Lion. Cela fait donc partie de l'objet du débat.

Ce débat public pour la Méditerranée va concerner les principaux thèmes que sont :

- le bon état écologique de la mer,
- le recul du trait de côte et l'érosion marine, qui est un problème important en Méditerranée, notamment en Corse,
- l'avenir de toutes les pêches,
- l'impact des projets éoliens dans le golfe du Lion,
- les AMP, les zones de protection forte, qu'est-ce qu'on en fait ? L'État fixe pour ces zones un objectif de 5 % de zones de protection forte. Je crois que nous sommes entre 0,1 et 0,2 %. Vous voyez que la volonté de l'État, entre l'objectif et la réalité, il y a un grand pas à faire.

Voilà donc les principaux thèmes qui sont abordés. Je vais maintenant passer la parole à Sébastien.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Antony. Vous le voyez, un débat qui se déroule sur l'ensemble des façades maritimes au même moment. Un grand nombre d'escales se sont déroulées sur l'ensemble du littoral, dont certaines sur le littoral méditerranéen. Nous avons été il y a quelques mois à Bastia, puis maintenant, aujourd'hui, à Bonifacio. Mais entre-temps à Marseille, Montpellier, etc. Cette semaine même, il y avait des événements sur l'ensemble des façades maritimes.

Un grand nombre de modalités à Bonifacio, pas plus tard qu'il y a quelques jours, avec des débats mobiles, hier avec un forum en conférence aussi à Bonifacio. Nous avons eu du théâtre forum vers Montpellier, du travail spécifique avec les collègues, les lycées, les universités, comme celle de Corte.

Je vous montre très rapidement ce qui a été fait en Corse jusqu'à présent. Je ne pense même pas avoir forcément tout mis, parce que je n'ai pas mis l'atelier cartographique qui a été réalisé il y a quelques jours

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

à Corte. Vous voyez quelques visites, une visite-débat du golfe de Saint-Florent, visite-débat aussi du golfe d'Ajaccio, de la station de recherche de Stella Mare. Nous avons fait un grand débat-atelier multithématiques à Bastia tout début décembre, et hier à Ajaccio. Aujourd'hui, avec cette conférence-débat à Bonifacio, c'est la dernière étape en Corse, mais ce n'est pas la dernière étape du débat pour la Corse. J'en parlerai un petit peu à la fin, il est toujours temps de contribuer au débat jusqu'au 26 avril par différents moyens, notamment en ligne, et j'y reviendrai tout à l'heure.

Sans plus attendre, je passe la parole au représentant de la maîtrise d'ouvrage, Madame Marion Brichet et Monsieur Frédéric Autric, pour une rapide présentation.

Mme Marion BRICHET, Direction interrégionale de la mer Méditerranée

Bonjour à toutes et à tous. Je m'appelle Marion Brichet, je travaille à la direction interrégionale de la mer Méditerranée basée à Marseille. Aujourd'hui, je vais vous présenter pourquoi vous êtes ici dans cette salle : parce que nous avons besoin de votre avis sur la révision des stratégies des façades maritimes du DSF, du document stratégique de façade, qui a donc été validé en 2019, et que nous devons mettre à jour pour 2025. Le deuxième objectif de ce débat public, c'est la cartographie de l'éolien, mais Frédéric Autric vous en parlera.

L'objectif principal du document stratégique de façade, c'est la préservation de l'environnement, l'atteinte du bon état écologique des eaux marines, autrement dit le bon état de santé de notre mer Méditerranée. Pour savoir l'état de santé de la mer, les scientifiques nationaux, mais aussi de Méditerranée, ont essayé d'évaluer l'état de santé de différentes thématiques. Ces thématiques, elles sortent de la directive européenne qui nous oblige à évaluer l'ensemble de ces descripteurs ou thématiques.

En rouge, quand nous savons que l'état de santé n'est pas bon. En vert, l'état de santé est bon. Et en gris, c'est un état de santé inconnu, parce qu'il n'y a pas eu suffisamment de données scientifiques qui ont permis d'évaluer l'état de santé de certains de ces compartiments.

Concentrons-nous sur ce qui va bien, parce que c'est bien aussi de dire que des choses vont bien, notamment pour la Méditerranée et en Corse. Nous avons vu évoluer l'état de santé des herbiers de Posidonie. Sur la Posidonie, deux évaluations ont été faites, une sur le continent, où nous nous sommes rendus compte que l'état de santé de l'herbier était en mauvais état, notamment lié à l'artificialisation du littoral, la bétonisation du littoral, mais aussi les ancrages des navires. Et en Corse, l'évaluation qui a été faite par les pergeants montre que l'état de santé est globalement bon en Corse.

Si on regarde d'autres descripteurs, notamment les cétacés, nous savons que certains cétacés sont en meilleure santé que d'autres, notamment le dauphin bleu et blanc ou encore le Grand dauphin, qui sont aujourd'hui considérés comme en bon état de santé en Méditerranée. Par contre, il y a des choses qui sont en rouge, notamment sur les déchets. En Méditerranée, sur les déchets, nous avons une image qui n'est pas très positive. Malheureusement, les chiffres le prouvent : le nombre de déchets est 33 fois supérieur aux critères de l'Europe.

Si on regarde l'état de santé plutôt de la qualité des eaux de baignade, en Corse, vous avez une qualité d'eau de baignade de 95 % en excellent état. Cela montre quand même que de gros efforts ont été faits pour la limitation de la pollution liée aux apports urbains.

Cela donne une image où nous en sommes aujourd'hui. Il y a encore de grands efforts à faire en termes de connaissances, mais surtout, nous voyons qu'il y a des choses qui vont mieux par rapport à avant, notamment l'état de santé des herbiers ou encore des cétacés.

Pour atteindre l'objectif du bon état écologique, un outil est très important, les zones de protection forte. Ce sont des espaces maritimes délimités où il y a des enjeux écologiques très importants. Nous essayons de réglementer, voire d'interdire, les activités maritimes. L'objectif que nous a donné le président de la République est d'atteindre 5 % des eaux maritimes françaises en zones de protection forte. Aujourd'hui, nous sommes à 0,22 %, donc nous avons vraiment une marche à franchir assez énorme.

Pour commencer à réfléchir où nous pourrions mettre ces 5 %, la préfecture maritime a proposé cette carte d'entrée de débat des zones à enjeux environnementaux principaux. Notamment, vous pouvez voir qu'autour de la Corse, la préfecture maritime a proposé différentes zones avec des enjeux écologiques forts qui pourraient être soumis au débat pour la création de nouvelles zones de protection forte. Nous savons que dans les 0,22 % de nos zones de protection forte, nous avons déjà beaucoup de zones de protection forte en Corse. Elles sont au nombre de 8, et il y en a 5 dans la réserve des Bouches de Bonifacio. Ce sont les petites zones orange qui représentent ces zones de protection forte déjà labellisées, où nous avons réussi à argumenter le fait que les enjeux écologiques étaient préservés.

L'autre enjeu du débat, c'est aussi de concilier les usages et les activités maritimes entre elles au regard de la protection de la biodiversité marine. Une image montre l'ensemble des activités maritimes, qui ne

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

sont pas forcément dans les Bouches de Bonifacio, mais que nous pouvons retrouver sur l'ensemble de la façade Méditerranée. Notamment, nous pouvons retrouver de la pêche, la pêche artisanale, et aussi la pêche de loisir, des activités de trafic maritime, qui est très importante ici dans les Bouches de Bonifacio. Nous avons des activités touristiques, que ce soit la voile, mais aussi la plongée et bien sûr la plaisance avec les bateaux de moins de 24 mètres que l'on appelle la petite plaisance, et les navires de plus de 24 mètres qui sont les navires de grande plaisance, qui sont très nombreux ici dans les Bouches de Bonifacio. Nous avons aussi une activité de croisière très importante en Méditerranée, avec près de plus de 3000 escales pratiquées sur l'ensemble de la façade Méditerranée. À Ajaccio, le deuxième port le plus important pour accueillir les navires de croisière, et Bonifacio et le sixième port le plus important. Nous avons donc vraiment une activité de croisière qui se développe sur la façade Méditerranée.

Enfin, nous avons donc des activités plus professionnelles, notamment l'éolien en mer, ce qui me permet de laisser la parole à Frédéric Autric pour vous présenter la cartographie des éoliennes en mer.

M. Frédéric AUTRIC, Directeur de projet éolien flottant en mer Méditerranée - DREAL

Merci. Je me présente, Frédéric Autric, je suis directeur de projet éolien flottant en mer Méditerranée. Je suis basé à Montpellier, à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

L'objet de ce débat, c'est aussi de déterminer quelles pourraient être les futures zones de développement de l'éolien en mer, et les aires d'études liées au raccordement, puisqu'il faut raccorder ces parcs au réseau de transport d'électricité, à deux horizons temporels. On veut faire un exercice de planification qui permet d'avoir une vision de moyen et long terme, donc avoir une première cartographie qui serait inscrite dans le document de façade pour les 10 prochaines années : où est-ce que l'on met les nouveaux parcs éoliens dans les 10 prochaines années en termes d'attribution d'appels d'offres ? Et ensuite, une deuxième carte qui donnera une vision à 2050 pour des parcs supplémentaires.

Pourquoi voulons-nous développer l'éolien en mer en France ? Ce sont des projets qui existent déjà, il y a plus de 10 GW d'éolien en mer en cours de développement en France. L'objectif est de passer à 45 GW. Alors, pourquoi voulons-nous augmenter la production d'électricité décarbonée à partir de l'éolien en mer ? On le voit ici avec cette représentation des deux camemberts. Nous avons une vision de l'ambition française qui est d'abord de réduire nos consommations d'énergie. Entre 2021 et 2050, l'objectif est quasiment de diviser par deux les consommations d'énergie finale en France. Cette diminution des consommations se fera par deux moyens principaux, la sobriété, donc tous, collectivement, il faudra moins consommer. L'hiver dernier, lorsqu'il y a eu ces risques de coupures d'électricité, les Français ont fait des efforts. Nous avons par exemple constaté une baisse de 12 % des consommations d'électricité et de gaz.

Il faudra également développer l'efficacité énergétique. Cela veut dire, dans notre quotidien, utiliser par exemple des équipements plus performants ou des énergies qui ont un meilleur rendement. Mais cela ne va pas suffire. Même si on réduit nos consommations d'énergie, il va falloir augmenter la production d'électricité. Pourquoi ? Parce que nous voulons absolument réduire la consommation d'énergies fossiles qui, aujourd'hui, représentent deux tiers de notre mix énergétique. Demain, ce que nous avons souhaité, c'est enlever les modes de production, par exemple de chauffage des maisons au fioul, et les remplacer par des pompes à chaleur, développer les véhicules électriques plutôt que les véhicules thermiques, et également, dans l'industrie, décarboner l'utilisation des énergies fossiles.

Le constat, c'est donc que d'ici à 2050, il va falloir augmenter la production électrique aux moins de 30 %. Pour satisfaire cette ambition d'augmentation, cela signifie concrètement relancer le nucléaire. Le président de la République a annoncé le lancement de nouvelles centrales nucléaires, mais aussi d'accélérer le déploiement des énergies renouvelables, le photovoltaïque, l'éolien à terre, mais aussi l'éolien en mer.

Pour la Méditerranée, des projets ont déjà été lancés. Un débat public avait été animé par la Commission du débat en 2021 avec deux projets en Méditerranée. C'est quoi, un projet d'éolien en mer ? Pour la Méditerranée, la technologie qui va être utilisée, ce sont des éoliennes flottantes. Comme vous le voyez sur cette infographie, les éoliennes sont posées sur un flotteur qui n'est pas considéré comme un navire, qui sera ancré au fond de la mer avec des lignes d'ancrage. Ensuite, l'électricité produite par les éoliennes sera ramenée à un poste de raccordement électrique en mer qui sera réalisé par RTE, le responsable du réseau de transport d'électricité en France. Ensuite, des liaisons sous-marines et souterraines permettront de ramener l'électricité sur le réseau de très haute tension existant à terre.

Pour faciliter le débat et cette réflexion sur cette planification à moyen et long termes, l'État donne plusieurs informations en entrée de débat, et souhaite que les contributions permettent de l'éclairer sur les choix qu'il aura à prendre à l'issue du débat. Au niveau national, nous sommes à 10 GW d'éolien en mer, et nous voulons passer à 45 GW. Cela veut dire que nous voulons multiplier par quasiment quatre

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

les projets. Nous estimons que cela représenterait une trentaine de parcs éoliens en mer en France, qui occuperaient entre 1 à 2 % de l'espace maritime. Voici donc les proportions, pour avoir un ordre d'idée.

Quand nous parlons de gigawatts, vous verrez souvent ces chiffres, 1 GW, c'est environ une cinquantaine d'éoliennes, ce qui correspond à peu près à la consommation électrique résidentielle de 2 millions d'habitants. Nous sommes donc sur des infrastructures énergétiques très importantes. Pour la Méditerranée, l'État fixe des fourchettes aux deux horizons temporels dans lesquelles l'exercice de planification doit se faire.

Il fournit également une carte où la Corse n'apparaît pas. Cette carte, c'est une carte où nous identifions quatre grandes macros-zones avec les traits hachurés bleus, qui sont toutes situées dans le golfe du Lion. Au large des côtes de l'Occitanie, au large des Bouches-du-Rhône et en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ces zones ont été déterminées après un gros travail fait avec les acteurs de la mer, qui s'est concrétisé en 2019 par quatre zones qui ont été définies comme étant à potentiel pour l'éolien. Elles sont trois à quatre fois plus grandes que celles qui vont être nécessaires pour satisfaire nos objectifs. Il y a donc un espace de travail intéressant pour développer l'éolien, notamment les contraintes techniques qui avaient été définies pour pouvoir faire des projets économiquement acceptables, avoir des contraintes de profondeur d'eau qui se limitent à 200 mètres de fond et suffisamment de vent pour alimenter les éoliennes. Au regard de la carte des fonds marins en Méditerranée, si on se limite à 200 mètres de fond, au large des côtes de la Corse, des Alpes-Maritimes et du Var, l'eau plonge très profondément et ne respecte pas cette condition. Le seul endroit en Méditerranée où nous avons des fonds en dessous de 200 mètres, c'est ce qu'on appelle le plateau continental du golfe du Lion, d'où la carte qui est ici présentée. J'en ai terminé pour ce propos introductif.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Après cette présentation, nous allons rentrer sur des sessions un peu plus thématiques, mais il y a un autre propos introductif avant.

Je vais rapidement vous présenter le déroulé de l'après-midi. Nous allons avoir à nouveau une présentation de Monsieur le Maire sur les contextes et les enjeux sur les Bouches de Bonifacio. Ensuite, nous aurons une première session sur la question de la protection, du développement, des modalités notamment de coopération inter-États, là aussi avec deux interventions. Ne vous inquiétez pas, le but est bien évidemment, après chaque session, d'avoir un temps d'échanges, de questions/réponses, d'avis avec la salle. Nous aurons donc un temps là-dessus. Je dis cela pour être sûr que si vous avez par exemple des questions sur la pêche, que vous les gardiez pour la troisième session. Si vous avez des questions sur le trafic maritime, etc., ce sera plutôt dans la session 2.

Je viens de passer à la session 2 sur la question du trafic maritime, là, à nouveau la question de la collaboration entre la Corse et la Sardaigne. La question du contrôle, de la surveillance, de la sécurité. Le but n'est pas forcément de parler uniquement des Bouches de Bonifacio, mais à partir de l'exemple, de pratiques ou de choses qui ont été faites sur les Bouches de Bonifacio, peut-être de prendre un peu de hauteur, de parler autour de la Corse en général, et pourquoi pas aussi de l'ensemble de la Méditerranée. Donc une seconde session.

Et ensuite, une troisième sur la question des pêches artisanales, industrielles, les relations avec la pêche de loisir, la lutte contre la contrebande et l'action de l'État en mer sur ce sujet. Encore une fois, après chaque session, nous aurons un temps d'échange bien dédié.

Je repasse tout de suite la parole à Monsieur le Maire de Bonifacio pour un propos sur le contexte et les enjeux sur les Bouches de Bonifacio.

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

Merci. Seulement deux mots, puisque dans le propos introductif, si j'ai été suffisamment clair, je pense avoir déjà posé un certain nombre d'éléments.

Simplement, ajouter qu'il suffit de regarder la salle et de chercher à identifier ce qui est une force. Souvent, ce qui est une force devient aussi, par certains côtés, une faiblesse. Je donnerai « ma conclusion » sur la façon d'appréhender les choses. Aujourd'hui, j'ai oublié de vous le dire tout à l'heure, il suffit de prendre soin avant de partir, notamment pour ceux qui ne sont pas habitués de cette salle, de faire un petit tour et de regarder à chaque fenêtre le spectacle qui vous est offert. Vous avez là, et vous appréhendez là, ce qu'est Bonifacio, son territoire dans sa dimension maritime, dans sa dimension relation avec la Sardaigne, dans sa dimension territoire qui est aussi connecté à un intérieur qui est aujourd'hui un environnement exceptionnel quand on regarde la Trinité, sur le côté est. Nous voyons bien là tous les enjeux, la force.

Quand on parle d'enjeux immédiats et constats, sur le premier slide que vous avez présenté, je vous remercie d'avoir insisté sur ce qui va bien. Cela fait du bien dans nos sociétés de se dire qu'il y a des gens qui commencent à prendre un micro en expliquant ce qui va bien. Je m'adresse plus particulièrement à la presse que je vois présente ici. J'espère qu'elle n'oubliera pas de partir du constat qui était le vôtre, de la qualité des eaux qui sont les nôtres, de la qualité environnementale, de la Posidonie qui est à 85 % présente chez nous, de faire remarquer que ce territoire qui, souvent, est diabolisé par son tourisme, par son activité économique, par ses bateaux qui y viennent, que ce territoire, malgré cela... Vous avez un peu globalisé l'ensemble de la plaisance, vous avez mis à la fois MC Croisières et un bateau de croisière de 50 mètres. Pour nous, ce n'est pas exactement la même chose. Je pense même que nous sommes deuxième ou troisième port français, voir méditerranéen, dans la plaisance que nous recevons, qui génère beaucoup d'activités économiques pour nous et pour des gens qui sont dans cette salle.

Malgré cette plaisance, ces gros bateaux de riches, notre environnement est toujours, au moment où je parle, totalement protégé. Il l'est évidemment et sûrement parce que les pêcheurs de Bonifacio, il y a de ça 50 ans, ont créé une réserve intégrale. Ils ont été à l'origine de la protection qui est la nôtre aujourd'hui dans les Bouches. Petite parenthèse, il y avait une initiative locale de gens qui, localement, ont pensé à protéger. Ils n'ont pas eu besoin, excusez-moi, je vous taquine un peu, d'une Commission nationale et d'une réflexion nationale pour pouvoir agir et penser. C'est parti du local, j'insiste. Ces gens-là, ensuite, ont sûrement suscité au niveau de la région la création, à travers l'Office de l'environnement de la Corse, de la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio et du parc marin. Petite parenthèse dont nous voyons le travail aujourd'hui.

Cela y participe, et puisque c'est comme cela que vous avez voulu l'aborder, sur l'enjeu, nous avons su concilier le développement économique, je reviens sur l'homme, je reviens sur l'environnement et sur le développement économique. Vous voyez bien qu'en réalité, à chaque fois, c'est cette question-là qui va être posée tout au long de cet après-midi.

La sécurité dans les Bouches de Bonifacio est un enjeu depuis longtemps, mais elle le deviendra encore plus parce que nous avons une activité économique et des bateaux qui sont de plus en plus présents. Cela s'organise, cela se pense. Je regarde nos amis pilotes, mais nous allons peut-être essayer de continuer à nous battre pour obtenir l'interdiction totale de navires dangereux dans les Bouches. Mais nous allons nous dire les choses. Allons-nous continuer à nous battre sur une notion de ce type, ou allons-nous essayer une alternative? Nous savons très bien que face à l'organisation maritime internationale, nous n'y arriverons pas. C'est ça qu'il faut arriver à dire. Mais nous avons des conseillers territoriaux qui sont présents ici, la Région doit être partie prenante. Nous avons des représentants de l'État qui doivent nous aider. Élisabeth Borne est venue lorsque nous avons encore eu une catastrophe il y a quelque temps. Elle nous avait promis de travailler sur le sujet et d'avancer : quid du travail de l'État sur cette question? Je crois qu'il n'a pas avancé du tout, et nous pourrions en parler cet après-midi. Il faudra se dire les choses.

Mais à côté de cela, à chaque fois, en réalité, nous allons nous en rendre compte dans tous nos débats, et c'est ma « conclusion », tout est question d'équilibre. La question d'équilibre et de priorité. Je prends un exemple que nous aborderons plus tard : la pêche. Je peux vous dire en tant que maire de Bonifacio, ma priorité, c'est la défense de la pêche professionnelle. Derrière cette activité, il y a l'enjeu pour des familles. Nous sommes aussi dans le développement local, et à travers la pêche, nous avons des circuits courts, de la production locale de qualité et des enjeux. Derrière, j'ai eu des fois à avoir des difficultés avec la plaisance locale qui disait : « Si vous consacrez tous les quotas à la pêche professionnelle, nous, nous sommes écartés. » Je ne vous parle même pas du touriste qui viendrait pêcher ici. Je le dis tranquillement, celui-ci, il faudra lui interdire la pêche. Nous n'arriverons pas à multiplier, comme nous l'avons fait à Bonifacio, à passer de 1 million de touristes à 2 millions de touristes, et peut-être demain 3. Je l'affirme dans un débat national, je reçois les bras ouverts nos amis de Guingamp, de Sochaux et de Metz qui viennent en vacances, mais je suis désolé, ils n'auront pas leur fusil harpon, ils ne pourront pas prendre leurs 4 ou 5 kg de poissons. C'est fini, ça ne sera pas possible. À 3 millions de visiteurs, cela ne sera pas possible. Il faut leur dire. Cela va les embêter, mais je comprendrais très bien que demain, on puisse me dire : « Tu t'en vas en vacances dans tel ou tel territoire, tu n'as pas le droit, tu pourras manger de la confiture, mais tu ne pourras pas cueillir, car c'est comme ça, notre territoire ne peut pas donner plus que ce qu'il ne reçoit. » Tout est toujours une question d'équilibre.

Nous le voyons en matière de sécurité maritime, nous l'aborderons dans l'après-midi, nous le verrons en termes de cohabitation des différentes activités, mais en tout cas, à Bonifacio aujourd'hui, l'enjeu va se situer là. Je le répète, je suis surtout très heureux et très fier du constat initial.

Aujourd'hui, nous avons su protéger, nous avons d'excellents résultats. Est-ce que l'ensemble des acteurs publics sont capables de se fixer comme objectif et comme conditions sine qua non de garder la

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

qualité environnementale qui est la nôtre ? Je vous l'affirme en tant que maire de Bonifacio, j'y suis favorable, mais il n'empêche que les loueurs de bateaux que je vois dans la salle, les loueurs de maisons, les gens qui sont dans l'économie, ce n'est pas un gros mot, c'est au contraire une fierté, ces gens-là doivent aussi avoir leur place de façon pleine et entière, y compris pour la population bonifacienne. Il faut qu'elle puisse aussi continuer à profiter des espaces, etc. C'est ça, je crois, les enjeux et le débat qui est le nôtre aujourd'hui, comment concilier ce développement économique qui, forcément, va aussi avoir des afflux extérieurs, et ces points d'équilibre. Je crois que vous allez les évoquer dans la sécurité. L'éolien est à écarter sur notre territoire, il ne correspond pas aux critères tels qu'ils ont été prévus, même s'il avait fallu faire un effort, peut-être que nous aurions dû réfléchir aussi à cela. Plutôt que d'avoir une énergie qui s'appuie sur le colza comme nous allons le faire, et excusez-moi, en termes d'autonomie énergétique, nous marchons sur la tête, je le dis comme je le pense et je l'assume. C'est sûr, ce n'est pas du charbon, ce n'est pas du gaz, mais le colza, vous êtes encore tributaires d'un pays où l'on va produire cela. J'aurais préféré des éoliennes, je le dis comme je le pense, des éoliennes sur des bouées, plutôt que d'avoir à dépendre du colza et ainsi de suite. On l'évacue, ce n'est pas un sujet du jour.

La sécurité, j'insiste, dans les Bouches et dans le canal de Corse, parce que vous ne l'aviez pas forcément intégrée, mais je le répète, un bateau qui frappe à Bastia ou à Solenzara, ce sera autant catastrophique que s'il frappe à Fênes ou sur les Lavezzi. Le canal de Corse, il faut en prendre conscience, est un élément important.

Sur la pêche, j'ai déjà livré mon sentiment sur les équilibres et les priorités. Le débat est ouvert, je pense que chacun pourra donner sa vision des choses. En tout cas, je peux m'exprimer au nom de la commune que je représente, et ça a été un plaisir. Merci.

Applaudissements

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur le Maire. Nous allons maintenant passer à la session 1, une première session thématique qui s'intitule « Les Bouches de Bonifacio, protection, développement, modalités de la coopération inter-États », avec Monsieur Culioli, s'il vous plaît, de l'Office de l'environnement de Corse.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Bonjour à toutes et à tous. Je commencerai cette présentation, et ensuite, mes deux collègues de Sardaigne vont me rejoindre, très rapidement, cinq minutes, après ces mots forts du maire de Bonifacio. Je vais vous présenter globalement la situation des AMP, les aires marines protégées, et les zones de protection forte. Nous passerons ensuite rapidement à la présentation des effets sur la réserve des Bouches de Bonifacio, mais aussi sur les projets que nous portons avec nos amis sardes.

Vous rappeler, vous indiquer, plutôt, qu'au niveau de la protection des océans, partout en Méditerranée ou dans les océans dans le monde, 8 % des océans sont couverts par des aires marines protégées avec différents niveaux de protection. Ces aires marines protégées, ce sont 8,33 % sur la Méditerranée, mais ce n'est que très peu de réserves de protection forte et des protections réglementaires.

Ce travail, nous l'avons fait avec une association qui s'appelle MedPAN, une association qui regroupe toutes les aires marines protégées de Méditerranée, quel qu'en soit le statut, quel qu'en soit le pays. C'est une association apolitique qui travaille beaucoup avec toutes les organisations internationales comme l'ONU, le programme des Nations unies aussi, et un travail qui nous permet de voir où nous en sommes au niveau des AMP, surtout. Nous faire remarquer que les AMP sont très bien dotées dans l'Union européenne, dans les pays riches, plus que dans les pays du Sud, mais nous avons très peu d'aires marines protégées. Pourtant, cette Méditerranée est connectée. Une langouste, c'est 7 mois de vie larvaire. Un mérrou, c'est 3 mois de vie larvaire. Donc un espace qui est protégé, un animal qui va essaimer, c'est aussi une connexion avec des autres régions de Méditerranée.

De plus, nous ne sommes pas du tout dans un débat international, mais dans un débat public. Par exemple, le Banc de Skerki, qui est une zone qui se situe entre la Sicile, le sud de la Sardaigne et la Tunisie, est un banc fantastique. C'est juste une remontée jusqu'à pratiquement la surface. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les Allemands se tiraient dessus avec les Français, les Anglais et les Américains d'un côté et de l'autre du Banc de Skerki. C'est dans des eaux internationales, et pourtant, ce banc-là est monstrueux, parce qu'il nous produit des langoustes, du poisson, et malheureusement, il est dans des eaux internationales pillées. C'est un travail que nous devrions faire au niveau international.

Quelque part, quand Marion parlait de pollution plastique, il faut savoir que le courant qui entre de Gibraltar et qui va jusqu'au canal de Sicile passe sur la Sicile, il remonte sur Naples, il retourne à Rome. Une grande partie tape sur l'Elbe. À l'archipel toscan, il y a une grande partie qui revient. C'est pour cela que le canal de Corse, si nous avons un problème sur le canal de Corse, il y a tout qui nous redescend.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Exemple, la partie de ce qui nous est arrivé au mois de juin 2021 avec la pollution majeure que nous avons eue. Une partie part sur ce que nous appelons le courant ligure qui va franchir de Gênes jusqu'à Barcelone. Ces larves, elles suivent les courants. Le Banc de Skerki nous alimente sans doute beaucoup. Il est vrai que nous avons toujours tendance à regarder notre petit nombril, mais quelque part, ces zones-là, dans des eaux internationales, mais dans des eaux du Sud, sont aussi importantes.

L'IUCN, une organisation internationale, recense aussi l'ensemble des catégories d'aires marines protégées. Sur ces 1087, 8,3 % de la Méditerranée est couvert, mais majoritairement par des catégories qui ont une protection, mais pas une protection forte, très peu de parcs nationaux, de réserves naturelles avec des moyens réglementaires. Une réserve, le temps passé, le temps présent, qu'est-ce qu'il se passe quand on a une protection intégrale ? Quand on a une protection moyenne ? Et puis, un minimum de protection ? Tout simplement, plus on augmente la protection, plus on augmente la surveillance, et plus on a de biomasses, de poissons. C'est ce qui est démontré dans cette publication qui résume la situation dans le monde entier. « Sciences » le publie. C'est un véritable travail qu'il faut faire sur de long terme.

Nous avons donc des protections en France, des protections foncières, des protections réglementaires et des protections contractuelles. Un parc naturel marin, c'est comme un parc naturel régional, c'est un parc avec une contractualisation entre la société. Une réserve naturelle, un parc national, ce sont des mesures réglementaires. Cela ne signifie pas que tout est imposé, mais qu'il y a des instances de gouvernance. Pour une réserve naturelle comme celle des Bucchi di Bunifaziu, il y a un comité consultatif, un conseil scientifique. Éric Durieux a fait partie de ce Conseil scientifique chez nous.

Et puis, ce sont des équipes qui travaillent, c'est un gestionnaire. J'y reviendrai un petit peu plus loin, mais sur ces aspects réglementaires, sachez qu'en Corse, 50 % de nos eaux sont couvertes par une réserve naturelle, un parc national ou une zone Natura 2000. C'est 100 % une AMP. Donc pour nous, il n'y a plus de débats, nous sommes une AMP corse, puisque Pelagos est une AMP reconnue au niveau international par un statut d'aire spécialement protégée d'intérêt méditerranéen. La Corse, c'est 6,7 % des eaux territoriales avec des protections réglementaires, et seulement 1 % de nos eaux avec des zones de protection forte. 0,12 % sont des AMP avec des zones de non-prélèvement, et cela est porté à 0,86 % quand sont mis dans la corbeille les cantonnements des pêcheurs mis en place depuis les années 60 et reconduits en 1982.

À l'Office de l'environnement, nous gérons pour le compte de la collectivité de Corse des espaces protégés. Le service, excusez-moi, j'ai oublié de me présenter, mais je travaille à l'Office de l'environnement, je suis à la tête d'un service qui s'appelle les aires protégées de la mer, des îles et du littoral. Nous nous occupons de la réserve des Bouches de Bonifacio, mais aussi de la réserve naturelle des îles du cap Corse, du patrimoine mondial de l'UNESCO sur la façade occidentale. D'ailleurs, nous l'avons fait remarquer à Bastia, j'en profite pour le répéter, c'est un enjeu qui a été oublié dans la carte des enjeux, puisqu'il est reconnu au niveau international. Dans le service, nous nous occupons de faire le plan de gestion de l'UNESCO, puis également des zones Natura 2000. Nous nous occupons également, forts de l'expérience que nous avons, de travailler sur la collecte des données halieutiques à l'échelle de la Corse, non pas simplement dans les aires marines protégées, mais à l'échelle de la Corse.

Pour nous, il est important de faire des suivis scientifiques, d'augmenter depuis longtemps les observatoires de fréquentation, de mettre en place des réseaux d'observateurs, d'avoir et fournir des indicateurs via la DSF, via DCMM, via DCE, aussi, et via des programmes internationaux sur le changement climatique, sur les pollutions, sur le bon état de l'environnement.

Notre objectif est de bien évidemment créer 10 % de zones de protection forte en 2030. Cette proposition, nous la refaisons aujourd'hui dans le débat public. Effectivement, nous pensons que 2 % de zones intégrales seraient un objectif important à atteindre, parce que la zone de protection forte, est-ce que c'est 10 % de zones totalement interdites ? Nous savons très bien qu'en Europe, ce sera très compliqué d'y arriver entre 0 et 12 000. Nous savons très bien que 2 % peuvent être un objectif intéressant. Bien évidemment, ces contraintes contribuent à l'atteinte des objectifs nationaux et internationaux.

La réserve des Bouches, c'est celle que vous connaissez, pour la plus grande partie d'entre vous, peut-être moins les étudiants d'Éric, c'est une réserve de 80 000 ha. Jean-Charles l'a répété, les pêcheurs avaient créé en 1982 une réserve. En 1981, nous avons créé une réserve naturelle aux Cerbicales. En 1982, sur les Lavezzi, le milieu de la protection de la nature avait travaillé à protéger l'archipel des Lavezzi, puis nous avons construit entre 1982 et 1999 le projet de réserves naturelles sur l'ensemble du sud de la Corse avec un périmètre général, des zones de non-prélèvement et des zones de protection réglementées. Dans les zones de non-prélèvement, nous ne touchons à rien, comme un cantonnement de pêche. Nous n'avons même plus le droit, dans un cantonnement, de faire de l'apnée, simplement le droit de nager. Nous laissons les poissons et l'environnement tranquilles.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Et puis, nous avons des zones de protection renforcée dans lesquelles nous étudions essentiellement l'usage durable. Nous parlerons de toutes les pêches tout à l'heure, qu'elles soient professionnelles, artisanales ou récréatives. Nous réglementons donc très fortement ces zones de protection renforcée, et vous en verrez les résultats.

La pêche récréative est réglementée depuis 2012 par une déclaration, une limitation à 5 kg par jour. Nous avons beaucoup discuté avec nos collègues sardes. Dans le parc de La Maddalena, c'est 3 kg. Nous avons donc 2 kg de plus sur les Bouches de Bonifacio. 400 pêcheurs sont autorisés dans les ZPR, les Lavezzi et Cerbicales. Nous en reparlerons peut-être tout à l'heure, mais nous essayons de gérer au mieux la situation pour aller dans le sens des propos précédents du maire de Bonifacio. Quelque part, je le rejoins, c'est un discours politique, bien évidemment, mais nous, en tant que techniques et scientifiques, nous pouvons affirmer qu'à un moment donné, la pêche, tout comme la pêche industrielle, pour nous, n'a pas d'avenir dans ces océans et sur cette terre, tout comme la pêche touristique. On ne peut pas faire des efforts collectivement depuis 30 ans avec les pêcheurs, on ne peut pas faire tout cela et avoir le repentir qui va venir pêcher avec des moyens de pêche modernes. On peut prélever un petit peu dans les ressources, mais nous parlerons de tout cela tout à l'heure.

Nos expériences en tant que gestionnaire de l'environnement, avec toutes ces zones, se basent sur du travail de terrain. Un travail qui est différent avec nos amis sardes, nous sommes, nous, directement sur l'eau avec des agents réglementés. Une réserve naturelle comme les Bouches de Bonifacio, c'est 2 millions d'euros entre le fonctionnement et l'investissement tous les ans, et trois quarts de travail sur le terrain. Le terrain, ce sont des agents réglementés, assermentés, commissionnés, qui travaillent certaines fois avec des moyens et des services de l'État sur des contraintes.

Sur la pêche industrielle, nous évoquerons les derniers senneurs de Méditerranée qui viennent nous causer des dégâts importants en limite de réserve, mais ce sont des indicateurs. Ces indicateurs, ce sont par exemple des comptages de suivi de la faune ichthyologique, des poissons, que nous menons depuis longtemps. Nous avons commencé à faire ces travaux dans les années 90. Ce sont des centaines, pour mon compte, c'est au moins 1200 heures de comptage depuis une trentaine d'années. Nous comptons des poissons sous l'eau. Dans une aire marine protégée où nous limitons l'accès à la ressource, tout en continuant à avoir et à maintenir les pêcheurs artisans, exemple Lavezzi, nous interdisons la chasse sous-marine, nous limitons la pêche récréative, nous maintenons les pêcheurs artisans. Nous faisons des comptages, nous parlerons des comptages sur les bateaux. Là, nous sommes sous l'eau. Les résultats montrent sur ces zones des biomasses de poissons, c'est-à-dire que vous comptez des centaines de poissons, vous les convertissez en poids, et vous avez des indicateurs moyens qui vous montrent d'importantes multiplications sur ces zones où nous maintenons la pêche artisanale.

Il y a eu des débats, voici quelques résultats que nous venons d'obtenir sur un poisson emblématique qui fera sans doute débat tout à l'heure : le mérrou. Nous l'étudions depuis longtemps dans nos eaux. Voici les données sur la tour de Lavezzi, avec un effort de pêche assez conséquent. Malgré cela, nous avons quand même une augmentation entre 2000, 2009, 2013 et 2023, de biomasses moyennes. Je n'ai pas le temps de vous faire un exposé rien que là-dessus, parce que forcément, cela mériterait beaucoup plus de temps, mais c'est le même constat que nous avons sur le corb. À l'heure actuelle, dans une zone comme la réserve des Bouches de Bonifacio, vous avez des possibilités de faire de la chasse sous-marine, pas de ces deux espèces, parce qu'elles sont interdites aux prélèvements sur l'ensemble des eaux continentales françaises pour encore 10 ans, mais sur d'autres zones, nous avons la possibilité de bénéficier de cet effet réserve, de ces effets de débordement, parce qu'il n'y a pas que dans des réserves qu'il y a du poisson.

Les espèces gagnantes, c'est aussi important pour les pêcheurs professionnels. Nous parlerons un peu plus de pêche tout à l'heure, il m'a été demandé au pied levé de vous faire un travail sur la pêche artisanale et de vous présenter globalement les politiques sur la pêche. Vous avez vu un peu ce qu'il se passe sous l'eau, là, vous voyez ce qu'il se passe pour des espèces gagnantes dans le filet trémail des pêcheurs.

Nous travaillons depuis 1992 avec la pêche. Nous étions les premiers à embarquer dans les aires marines protégées avec les pêcheurs artisans. Depuis 2000, nous sondons pratiquement tous les pêcheurs de Bonifacio, 30 % de la pêche en Corse. Une confiance a donc été établie par toutes les équipes qui travaillent, et nous en parlons tous les jours avec mes collègues. C'est un travail d'embarquement, mais qui permet d'avoir ces données. Globalement, sur toute la Corse, ou alors dans les zones de libre exploitation, pour des espèces importantes comme le mérrou, denti, pagre, chapon, sar, rascasse... La capture par unité d'effort de pêche, c'est-à-dire quand un filet de pêche dent 50 mètres pendant 24 heures, cela double la biomasse de ces poissons. Les pêcheurs le savent bien, quand ils vont dans une zone où il y a beaucoup plus de poissons, c'est forcément un gain dans le panier des pêcheurs.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Donc cela fonctionne bien, cela met du temps, quelques années, mais au bout de quelques années, nous arrivons à obtenir des banques qui produisent. Des banques, ça se protègent aussi. Le travail que mène Régis Colonelle avec ses équipes de surveillances est un travail parfois ardu, difficile. Il y a aussi des situations qui sont dangereuses, mais nous sommes là depuis longtemps pour faire respecter la réglementation.

J'en finirai très rapidement avant d'aborder le débat sur l'international. Une réserve naturelle, c'est un plan de gestion. Nous travaillons avec des objectifs. Nos enjeux, ceux qui ont été présentés, c'est bien évidemment la biodiversité. Depuis quelques années, nous travaillons sur les enjeux de la biodiversité, la connaissance des éléments patrimoniaux très importants, mais le deuxième enjeu, c'est l'usage durable des activités économiques de la pêche, du tourisme, d'un développement maîtrisé et compatible avec l'environnement. C'est donc une projection sur 2023-2032.

Et puis, le troisième enjeu que nous menons, c'est l'enjeu sur les Bouches de Bonifacio. Cet enjeu-là, nous allons aborder maintenant quelques prémices avec mes deux vieux collègues avec lesquels je travaille depuis des années, le début des années 90. Tout cela vous permet de vous placer un petit peu dans le temps. Je n'ai pas mis la frise de tout ce travail, de toutes ces années où nous avons publié des choses, travaillé, mis en place. Cela a permis de démontrer, je le dis pour les étudiants, pour les scientifiques, il n'y a rien qui se fait en un petit coup de claquement de doigts. Ici, je voulais quand même vous montrer à nouveau ce schéma.

Au centre, vous avez la biodiversité, et l'environnement général. Vous avez une très forte capacité de résilience. La Vacca des Cerbicales c'est 10 fois plus de poissons en 10 ans, ce sont des clubs de plongée qui s'installent. Nous n'avons pas autant de clubs de plongée à Porto-Vecchio dans les années 90. C'est une résilience très forte.

La mer, il suffit de la protéger un petit peu. Je rejoins tes propos, Jean-Charles. Il ne faut pas opposer les uns aux autres, il y a un équilibre à trouver pour tout le monde, avec les pêcheurs artisans, avec les pêcheurs récréatifs, avec le monde du tourisme. C'est bien pour cela que nous savons que nous devons étudier la petite pêche côtière, mettre en place des suivis, faire de la recherche avec les scientifiques. Nous ne pouvons pas aborder tous ces problèmes, mais il y a un véritable travail avec le Conseil scientifique de la réserve qui est mené.

Tout ça est un ensemble qui nous amène sur les Bouches de Bonifacio, et je vais demander à mes deux collègues de me rejoindre. Vittorio Gazale est le directeur du parc de l'Asinara, l'île que nous avons en face. Quand j'étais gosse, quand on montait pêcher en famille sur le canal, on n'y allait jamais par vent d'est, parce que mon père me disait toujours : « Par vent d'est, si on tombe en panne, on finit à l'Asinara ». Et pourquoi en avons-nous peur ? Parce que jusqu'en 1999, c'était un pénitencier dans lequel on ne rentrait pas. Même les pêcheurs professionnels ne rentraient pas. Moi, j'ai eu la chance de travailler quelques années et à faire des missions de comptage de poissons. Nous avons fait des comptages de poissons à la Maddalena et l'Asinara. Je peux vous dire que c'est un endroit très préservé. Victorieux a eu cette chance de pouvoir mettre un parc national en place juste après le départ de Toto Riina. Il était l'un des derniers prisonniers.

Avec Giulio E.M. Plastina, le directeur du parc de l'archipel de la Maddalena, nous avons été sous l'eau longtemps. Aujourd'hui, nous discutons et mettons en place des mesures de conservation ensemble, puis des propositions que nous vous faisons.

M. Vittorio GAZALE, Directeur du parc de l'Asinara

Bonsoir, merci. Bonjour au Maire de Bonifacio, qui s'exprime comme notre administration de Sardaigne, avec plus ou moins les mêmes considérations.

Aujourd'hui, l'île de Sardaigne, en Italie, c'est la région des parcs. Nous avons 6 aires marines protégées, 4 parcs régionaux, 2 parcs nationaux, et en plus, nous avons un grand parc, un Géoparc plus ou moins sur toute la Sardaigne. Jean-Michel évoquait une collaboration qui est là depuis longtemps, parce que nous avons commencé à travailler ensemble en 1989. C'est important, car en Sardaigne, il n'y avait pas de parc. Pour nous, pour les pêcheurs, pour les entreprises touristiques, ils voyaient surtout l'exemple des Lavezzi comme un modèle important. C'est de cette période qu'est née un peu l'idée de faire une aire aussi dans la partie sarde. Les premiers suivis scientifiques datent de cette période-là. Le projet de parc international est né, et cela nous a permis de partir en Sardaigne.

Le premier objectif du parc international était la création d'une aire protégée côté sarde, mais le parc national de l'archipel de la Maddalena est né en 1994. Après les différentes aires protégées de Sardaigne, nous avons maintenant, dans le nord de la Sardaigne, l'île de l'Asinara, précédemment présentée par Jean-Michel, le parc national de l'archipel de la Maddalena, l'aire marine protégée de Capo Caccia, et

nous avons l'aire marine protégée de Tavolara. Et en plus, nous avons le Sanctuaire Pelagos, des cétacés.

À partir de cette année-là, nous avons continué à faire des échanges scientifiques, mais aussi avec des opérateurs, des expériences avec les pêcheurs. Nous avons aussi des directives qui nous indiquent de travailler sur la gestion, ce n'est pas simplement la tutelle, c'est surtout la gestion des aires plus grandes que notre aire. Aujourd'hui, nous avons déjà cette aire en vert beaucoup plus grande que notre périmètre.

L'île de l'Asinara est une île de 50 km² de surface, c'est un parc très particulier. Comme rappelé par Jean-Michel, il y avait ici la prison la plus importante d'Italie, le plus dangereux prisonnier d'Italie. Nous ne pouvions pas y aller. Les pêcheurs de Stintino, il y a un petit village de pêcheurs, pouvaient y aller, parce que c'étaient les habitants de l'île de l'Asinara avant la création de la prison, fin 1800. Le parc est donc né avec un régime très strict de gestion qui régit la partie terrestre avant la partie marine. C'est l'aire la plus grande que nous avons maintenant. Nous travaillons donc maintenant sur la base de l'expérience du parc international, qui était probablement trop bureaucratisé, juridiquement trop compliqué à faire, sous une forme plus tranquille, légitime, la gestion de toutes les aires protégées de notre Sardaigne et du sud de la Corse, à l'intérieur de la réserve.

Applaudissements

M. Giulio E.M. Plastina, Directeur du parc de l'archipel de la Maddalena

Le parc national a l'originalité d'avoir la ville de la Maddalena dans le centre du parc. Il y a plusieurs niveaux de périmètre de protection, avec maintenant 47 000 ha. Le parc national, c'est 20 000 ha, 47 000 avec les aires Natura 2000. L'objectif est bien évidemment de faire de la gestion, de conserver les habitats et les espèces, mais aussi de valoriser les activités humaines traditionnelles, au premier rang les pêcheurs, par rapport à la tradition de la Maddalena.

Vous voyez toutes les protections mises en place, des protections au niveau international, notamment la PSSA, reconnue par l'OMI, par rapport à la zone maritime particulièrement vulnérable au titre des mesures qui sont prises par l'OMI pour mieux protéger les Bouches de la navigation.

Ce que nous voulons faire de grand, c'est de créer une réserve internationale, une réserve transfrontalière Man & Biosphere de l'UNESCO. Cela ne signifie pas de créer de nouveaux outils réglementaires, mais simplement de faire une connexion entre les outils qui existent et de valoriser au mieux, en partant de l'homme, en partant du local, d'une façon à permettre une connexion valorisée et reconnue par l'UNESCO.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Il va vous raconter une histoire que nous avons vécue tous les deux grâce à la connexion qu'il y a eu avec un pêcheur de Bonifacio d'origine de Maddalena.

Propos en italien

Applaudissements

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Juste avant, nous avons mis « qui semo », parce qu'hier, très naturellement, Giulio m'a dit : « qui semo » : ça y est, on commence à parler techniquement de l'Asinara jusqu'à Bonifacio. Et « qui semo », en bonifacien ou à Maddalena, c'est la même chose, « on y est », « on commence vraiment à avancer ».

Ce pêcheur utilisait le dicton que nous disons à Bonifacio : « on met à la mer de Capo di Feno Paradisoloto, et si on regarde, qu'on donne la trajectoire, que l'on se met dans la mer et qu'on regarde bien, juste là, à l'ouest, il vient ». C'est un dicton que nous avons entre Bonifaciens et habitants de Maddalena, les pêcheurs l'utilisent beaucoup, et nous, nous nous ne le sommes toujours dit. C'est quelque chose d'important.

Merci, et désolé pour les traductions qui n'étaient pas très bonnes.

Simplement un tout petit complément et j'en finis, désolés, nous avons peut-être été un peu longs, mais l'idée de faire une réserve Man & Biosphere d'abord côté Corse avec le comité Mab France, côté italien avec le comité Mab Italie, tout cela lié par l'UNESCO et sous le patronage de Madame Audrey Azoulay, l'ancienne ministre de la Culture, est un travail que nous lançons. Le protocole a été signé entre la région Corse et la région sarde par le président Guy Armanet et l'Assessore Marco Porcu le 22 janvier dernier. Il va vraiment lier ces quatre parcs pour créer cette dynamique, et ce sera le premier parc d'une réserve Man & Biosphere en Europe au niveau marin.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Très bien. Vous pouvez rester pour des questions. Merci beaucoup pour vos interventions, merci d'être venus spécialement pour cette conférence. Après ces premières interventions, est-ce qu'il y a des questions, des remarques, des compléments dans la salle ? Je vous signale aussi la présence de Monsieur Marc Michel, qui représente ici la préfecture maritime, qui pourrait aussi éventuellement répondre à des questions sur les zones de protection.

J'ai oublié une petite précision, c'était écrit en bas, mais comme toutes les réunions de la Commission nationale du débat public, celle-ci est enregistrée, car nous faisons un Verbatim. Ensuite, nous en faisons un compte-rendu. Tout ce qui est dit ici est public, c'est le principe des débats. Merci donc de vous présenter, si vous le pouvez.

M. Jean-Michel SAULI, Agence BWA Yachting Corsica

Bonjour à toutes et à tous. Nous avons lancé, avec Pierre Gazano et Fred Véran, un collectif pour le Yachting Club de Corse. Nous gérons la gestion des bateaux de grande plaisance qui sont tout autour de la Corse. J'ai une question pour Monsieur Culioli et son homologue en Sardaigne, comment la grande plaisance est-elle est gérée dans le parc en Sardaigne ? Puisque je rappelle la création des coffres d'amarrage dans le golfe de Sant'Amanza, et je tiens à saluer le travail qui a été fait par la commune de Bonifacio et l'ensemble des services, car c'est une satisfaction pour nos clients, une sécurité, et surtout la préservation de la Posidonie, à laquelle nous tenons toutes et tous. L'idée est de pouvoir développer ces coffres. Je voudrais donc savoir comment est gérée la grande plaisance dans les parcs en Sardaigne. Merci.

M. Giulio E.M. Plastina, Directeur du parc de l'archipel de la Maddalena

Aux portes de la Maddalena, c'est un lieu extrêmement fréquenté, comme vu sur les photos que vous avez pu voir où énormément de bateaux étaient dans l'archipel de la Maddalena au mois d'août. Des dépositions ont été prises avec des interdictions d'ancrage sur certaines zones pour faire en sorte qu'il puisse y avoir des zones à réserver à la baignade. Ils ont mis en place, à côté de ces zones-là, des bouées pour accueillir les quelques bateaux pour des embarcations de moins de 17 mètres.

J'ai oublié de dire tout à l'heure que dans la zone de la porte de la Maddalena, il y a des expériences de repiquage, de rebouturage de Posidonie. C'est une zone extrêmement dégradée. L'objectif du parc est de travailler sur un ancrage autour de Caprera, mais de mieux connaître les biocénoses et de faire en sorte d'avoir un ancrage interdit entre 0 et 40 mètres pour éviter d'avoir des ancrages qui soient effectués dans la Posidonie. Nous sommes donc plutôt dans un système de zonage pour favoriser l'ancrage dans le sable sur le parc de la Maddalena.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Y a-t-il d'autres questions suite à ces premières présentations ? Des demandes de précisions, un avis, un complément ?

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

À la fois, je vais vanter et remercier Jean-Michel pour les propos qu'il a tenus vis-à-vis de la commune, mais je vais insister sur un point. L'expérience de Sant'Amanza a été coconstruite par la mairie, l'Office de l'environnement de la Corse de l'époque, sous François Sargentini, de la prud'homie, et nous pouvons l'affirmer ici de façon très transparente. J'insiste, tout à l'heure, Jean-Michel n'a pas insisté, mais « Marjo » me faisait la remarque sur cette fameuse zone particulièrement protégée qui est dans notre territoire. Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais la SPIM, à l'échelle méditerranéenne et française, les Bouches Bonifacio, et le premier vice-président de la communauté de communes le dit, parce que cela remonte loin sur la côte Ouest et la côte Est : nous sommes un exemple de ce qui a été fait et de ce qui a été pensé.

Je reviens de nouveau à l'exemple local. Les bouées à Sant'Amanza qui ont été mises en place, quand les pêcheurs de Bonifacio, lors de la co-construction, ont dit : « Pas question que nous allions aux Lavezzi ou ailleurs », nous avons respecté leurs demandes. Ils ont, pour moi, fait preuve d'intelligence. Sur le principe, nous étions d'accord, nous pouvions accepter un tel niveau et pas un tel niveau, et à l'époque, ensemble, nous avons construit une petite parenthèse. C'est très important de le dire maintenant.

J'ai été invité en Slovénie il y a quelques semaines pour présenter ce projet. Nous avons été félicités par les membres de l'ONU sur ces questions, qui ont en charge la convention de Barcelone et sa mise en application. Mais à ce moment-là, j'ai pris la parole et me je me suis permis d'interpeller non pas l'État français, qui, à travers nous, a été exemplaire, mais d'interpeller, excusez-moi, Messieurs, l'État italien,

l'État espagnol et d'autres. Cela ne sert à rien d'avoir une politique nationale si, dans des territoires transfrontaliers comme les nôtres, nous n'avons pas les mêmes règles. La profession qui est dans mon dos, qui vient de s'exprimer, est bien sûr avec un grand sourire à l'instant même, parce que comme moi, elle relève, et je l'affirme en tant que représentant de l'État, le côté incongru de nos décisions. Aujourd'hui, pourquoi interdire à un bateau de plus de 24 mètres de jeter son ancre dans le sable ? Nous n'avons jamais eu l'explication de l'État sur cette interdiction absolue, totale, si ce n'est parce qu'elle subit des lobbyings inversement proportionnels aux résultats électoraux de ceux qui les portent. Des lobbyings s'exercent. Or, l'intelligence est côté sarde. Je viens de l'entendre. Elle est du côté italien, tout simplement. On va protéger l'herbier de Posidonie, il est indispensable à l'écosystème méditerranéen. À l'inverse, une ancre jetée dans le sable, je n'arrive toujours pas à comprendre pourquoi aujourd'hui nous sommes dans cette interdiction absolue. Ce genre de débat, il a au moins le mérite de faire remonter cela, l'invitation de nos amis sardes aujourd'hui qui échangent.

Ma conclusion est donc : réfléchissons à l'échelle de la Méditerranée, trouvons ensemble les bons points et des bons modes opératoires, et je crois que l'intelligence collective permettra de relever le challenge.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci. Est-ce qu'il y a des éléments de réponse aux questions qui ont été posées entre les lignes, ou d'autres compléments, d'autres questions ?

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Par rapport à la situation de l'ancrage dans la Posidonie, entre 0 et 40 mètres, sur les arrêtés qui ont été faits d'interdiction d'ancrage des bateaux de plus de 24 mètres, il y a quand même souvent des dents creuses. Il y a quand même eu un travail de fait pour éviter d'y aller. 0-40 mètres, c'est la tranche bathymétrique des herbiers. De temps en temps, quand il n'y avait pas d'herbiers, il y a quand même des possibilités d'ancrage. Nous savons très bien qu'entre 0 et 40 mètres, j'ai vu des exemples dans le cap Corse autour de la Corse, nous sommes rentrés bien au-delà de 40 mètres. L'objectif, dans une zone qui est une mosaïque d'Herbiers de Posidonie et de sable, une ancre d'un bateau de 40 mètres, je suis désolé, mais l'ancre va forcément riper. Nous le voyons partout, dans tout ce qu'il se passe sur les Herbiers, cela a suffisamment été étudié, documenté, elle va riper sur les mattes de Posidonie. Ce travail là est donc mené des deux côtés.

Très tranquillement, nous commençons à y travailler. Effectivement, la réserve Man & Biosphere est un échange de bonnes pratiques. Ce n'est surtout pas d'avoir des mesures côté Corse. Si elles sont positives, parce forcément, nous produisons beaucoup plus de mérours, c'est très bien, mais quand on produit des effets, voir des effets reports, cela peut être des choses à étudier tous ensemble, pas simplement à une échelle avec la frontière à la tour de Lavezzi. Ce qui est important, c'est de rappeler à tout le monde que l'ancrage dans la Posidonie est interdit. Ce n'est pas simplement que les bateaux de plus de 24 mètres.

Je voudrais dire aussi que les bateaux de plus de 24 mètres, on nous a suffisamment dit qu'ils ne pouvaient pas ancrer au-delà de 40 mètres, mais nous voyons bien qu'aujourd'hui, devant Sperone, nous étudions tous les jours l'été avec nos équipes, avec un contact constant avec la marine, avec le sémaphore, puisque nous recontrôlons tout ; nous nous apercevons que ces bateaux peuvent ancrer. Ils ont quand même des tenders, qui sont quand même des bateaux assez gros aussi.

Quelque part, l'objectif est d'avoir une vraie planification pour tous les types de bateaux, qu'ils soient très gros ou qu'ils soient petits, mais d'avoir des dégâts totalement évités dans la Posidonie et dans le coralligène. C'est ce que nous disons également aux services de l'État, nous ne pouvons pas faire un effet report de ces bateaux de plus de 24 mètres sur le coralligène. Les pêcheurs en savent quelque chose. Nous ne pouvons pas nous le permettre, il faut donc avoir une vraie planification. C'est ce qu'affirme Giulio. Eux, ils ont beaucoup plus de chance, ils sont partis de zéro, il n'y a rien du tout, donc ils maîtrisent complètement l'utilisation des activités humaines à l'Asinara. Mais sur la Maddalena, ils sont dans cette même logique. Il faut mettre en place des systèmes, pas avec des bouées partout, mais des systèmes où nous allons nous retrouver avec du sable, avec un impact minimum pour des bateaux entre 0 et 7 mètres, des bateaux de 7 à 15, de 15 à 24, de 24 à 45, et de 45 à supérieur. Il faut donc une véritable planification. Cela nous amènera inévitablement vers un nombre maximum d'accueils possibles, mais des deux côtés des Bouches. On ne peut pas regarder simplement d'un côté, c'est pour cela que ce travail est vraiment à faire à l'échelle des Bouches, surtout avec la Maddalena.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur Michel, vous voulez peut-être réagir ou compléter ? Pas de complément ? OK, merci.

Mme Florence ANTOMARCHI, journaliste - France 3 Corse

Justement, c'est à vous que je voulais m'adresser. Si je comprends bien, la protection maximale, ce sont les fameux arrêtés de protection qui ont été pris par la préfecture maritime partout sur le littoral méditerranéen pour ces fameuses Posidonies. Qu'en est-il de la réglementation italienne ? Je n'ai pas très bien compris. Est-ce que la même politique va se développer ailleurs en Méditerranée, en tout cas en Espagne et en Italie ? Je n'ai pas compris comment était protégée la Posidonie sur le littoral italien.

La question de Monsieur le Maire est claire, et je vais le rassurer : la presse s'intéresse aussi aux choses positives. Mais pourquoi y-a-t-il un effet de concurrence déloyale, si je comprends bien, pour les grands navires qui, d'un côté, ne peuvent pas ancrer sur le littoral corse, mais qui pourraient ancrer sur le littoral... C'est la question qui est sous-tendue. Je me tourne donc vers vous, comment collaborez-vous entre États, puisque la crainte sur la Posidonie est également en Italie, en Corse ou en France ? Comment faire des réglementations qui soient égales ?

M. Marc MICHEL, DIRM Méditerranée

Je ne peux pas répondre pour la partie italienne. Sur la partie française, effectivement, nous sommes précurseurs en matière de protection en mouillage pour la protection de la Posidonie. À ma connaissance, la zone a été définie aussi en prenant en compte là où effectivement il y a de la biocénose à protéger. Ce n'est pas un trait rouge qui a été tiré comme ça sur la carte. Quand nous pouvions rentrer, nous sommes entrés dans la limite de la biocénose telle que rapportée par les scientifiques.

Mme Florence ANTOMARCHI, journaliste - France 3 Corse

Avez-vous une collaboration entre États sur la protection de la Posidonie ?

M. Marc MICHEL, DIRM Méditerranée

Je n'ai pas d'éléments particuliers, je sais que nous sommes précurseurs, mais je ne sais pas où va la coopération là-dessus.

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

Je comprends et je respecte les représentants de l'État dans leurs missions et dans leur vocabulaire. Moi, je ne suis pas tenu à cela. Pour moi, il n'y a pas de coopération. Je l'ai vu en Slovénie, j'en ai parlé, et je vois bien qu'aujourd'hui, il n'y en a pas. Même mieux, excusez-moi, Messieurs, nous avons ici des représentants d'une direction de parc, et c'est important. Il y a des parcs nationaux avec des directeurs qui ont des obligations vis-à-vis de leur hiérarchie. Tout à l'heure, de façon édulcorée, nous vous avons parlé du parc marin international des Bouches de Bonifacio. Le maire de Bonifacio, qui a été partie prenante de la création, vous dit que c'est un fiasco, le parc marin international des Bouches de Bonifacio. Malheureusement, je comprends la position des fonctionnaires, mais moi, je ne suis pas fonctionnaire. J'ai la chance de pouvoir dire que c'est un fiasco. Le GECT, et d'ailleurs, c'est ce qui a refroidi, le groupement européen de coopération territoriale, côté italien, ils auront peut-être tendance à vous dire que c'est du côté français que cela n'a pas bien marché. Côté français, il vous sera dit que c'est du côté italien qu'ils n'ont pas réussi à être à la hauteur. En tous les cas, actuellement, au moment où nous parlons, dans mon bureau, j'ai une belle décoration, on m'a offert un beau stylo à Saint-Dominique lors de la création du parc marin international des Bouches de Bonifacio. Quelques années plus tard, quel est le résultat ? Il n'y en a pas.

Je suis un Européen convaincu, c'est pour cela que je vous le dis avec encore plus de détermination, je suis de ceux qui pensent qu'il faut dépasser les réglementations, les lois, les États-nations pour aller vers une vraie coopération. S'il se passe une catastrophe à la Maddalena, ou vice versa, cela n'arrive pas. Après, il faut avoir de la chance, la chance de tomber sur Ségolène Royal qui prend son bâton de pèlerin, qui s'en va en Italie, qui arrive à convaincre, qui a compris l'enjeu dans les Bouches de Bonifacio. À Bonifacio, à deux reprises, je suis tombé sur cette ministre. On peut dire ce que l'on veut de Ségolène Royal, mais elle s'est saisie de deux sujets. Un jour, elle s'est saisie du sujet du passage dans les Bouches, et elle a réussi à faire de la coopération transfrontalière. Un jour, elle s'est occupée de la réut', comme par hasard toujours sur l'environnement, le dossier était à la poubelle à la sous-préfecture de Sartène. Six mois après son intervention, il y avait un projet de réutilisation des eaux qui nous valaient, là aussi, les félicitations des uns et des autres. La petite expérience du maire de Bonifacio, c'est qu'aujourd'hui, le transfrontalier, cela ne fonctionne pas, ou en tout cas, pas suffisamment. Je ne veux pas non plus être catastrophique.

Tout à l'heure, Jean-Michel m'a interpellé sur un travail que nous avons à faire sur, encore une fois, les Bouches de Bonifacio. Nous allons être positifs dans mon propos, parce que moi aussi, je dois être positif. Je pense que peut-être, la meilleure des réponses doit être locale, quand les maires de nos communes respectives dans nos territoires, quand les intercommunalités de nos territoires vont se mettre d'accord

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

en disant : « Nous voulons aujourd'hui une réserve internationale ici, mais nous voulons qu'elle fonctionne », peut-être que nous arriverons à faire remonter, et nous mettrons dans l'obligation nos États-nations respectifs pour avancer. S'il n'y a que du positif, ils viendront, mais au moment où je parle, cela ne fonctionne pas jusqu'à aujourd'hui.

M. Marc MICHEL, DIRM Méditerranée

Je vais tout de même ajouter un complément d'information. Je pensais que la question portait uniquement sur la protection de la Posidonie, mais en termes de coopération avec les Italiens, nous nous parlons quotidiennement. Le sémaphore de Pertusato, la vigie de la Maddalena en face, pour moi qui représente le CROSS en Corse, je parle avec mes interlocuteurs du MEA Séolvia, du MERCE CEROM. L'amiral a rencontré le chef des gardes-côtes italiens il n'y a pas plus tard que 10 jours, et la coopération fonctionne. Je pensais que nous parlions précisément de la Posidonie. Sur cela, je n'ai pas d'éléments particuliers. C'est plutôt dans le deuxième atelier où nous parlerons peut-être de la coopération franco-italienne.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci.

Propos de M. Giulio E.M. Plastina en italien

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Il ne peut que constater la défaillance du GECT dans la construction. Autour de cette idée-là, il rejoint les propos de Jean-Charles Orsucci sur cette logique de repartir du local et de faire en sorte d'avoir une vraie représentation locale. Nous l'avons justement un petit peu élargie jusqu'à l'Asinara pour ne pas avoir que la Maddalena. C'est un travail très positif.

Pour répondre à Florence sur la partie liée à la Posidonie, il y a une interdiction totale d'ancrage dans la Posidonie en Italie comme en France, d'ailleurs. On n'a pas droit d'ancrer dans la Posidonie, et on n'a pas le droit de dégrader la Posidonie. C'est un délit, que ce soit pour un bateau de 7 mètres ou un bateau de 24 mètres. C'est quelque chose de commun entre l'Italie et la France. M. Vittorio Gazale ne s'engage pas sur l'Espagne, mais pense que c'est aussi le cas.

Mais il rappelle que nous sommes en mer, et que les contrôles sont toujours compliqués. Ce n'est pas simple. Pour être agent assermenté et commissionné, et avoir mis des PV sur la question de la Posidonie, ce n'est jamais simple. Il faut descendre, plonger, constater les dégâts. Ce n'est pas simplement parce qu'il y a une ancre qui tombe sur un point GPS que derrière, l'infraction est constatée et relevée. C'est la même chose en Italie, mais rien n'est simple de ce point de vue.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci. Juste une dernière question sur cette cession, puis nous passerons à la suivante.

M. Pierre GAZANO, collectif Yachting Corsica

Bonjour. Comme l'a dit mon collègue Jean-Michel, je tenais à préciser aussi que nous sommes dans une démarche positive. Nous ne sommes pas là pour dire : « Il faut détruire la Posidonie pour gagner un gain économique », c'est plutôt le contraire. Nous voulions aussi participer à la réunion en portant une bonne nouvelle, dire que nous allons participer, avec la CCI et la CDC, pour développer un réseau de mouillage organisé autour de la Corse, parce que c'est une solution à l'échelle de la Corse. Nous remercions l'État qui est à nos côtés aussi, et qui nous aide grandement. 14 bouées, ce n'est pas suffisant. Nous n'en voulons pas 2000 non plus, mais cela permettrait d'abonder dans la gestion du tourisme ; puisque nous ne parlons pas de quotas, malheureusement, mais c'est l'idée qui est sous-tendue en dessous. Nous ne pouvons pas partager avec tout le monde, mais nous demandons un minimum. Aujourd'hui, la CDC, l'État, et nous venons également entendre le parc, sont d'accord pour organiser et gérer tout cela. Nous en sommes ravis, et nous espérons que nous pourrions marcher main dans la main à une cadence plus accélérée que celle qui est aujourd'hui proche du point mort, voire du rétro-pédalage. Merci.

Un citoyen

Je crois qu'il y a des élus qui sont là, des réponses ont été apportées par le président du Conseil exécutif à une question orale à l'assemblée de Corse. Il y a bien un comité de pilotage qui doit se mettre en place, et ce sera à ce moment-là qu'il y aura des discussions intéressantes. Cela doit être réactivé très rapidement. Il y a à intégrer les nouveaux collectifs, des discussions en fonction des niveaux de protection des zones, en fonction bien évidemment de ces orientations qui sont prises et le fait que nous nous nourrissons aussi des expériences qui sont à côté, elles sont très importantes, mais il y a bien cet espace de discussion qui n'est absolument pas fermé.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci. Je n'avais pas vu deux mains levées de ce côté-là. Quand le débat va un peu dans un côté technique avec des PADDuC ou autres, n'hésitez pas à développer les acronymes et à simplifier les réponses ou les questions.

M. Antoine LELAURIN, résident de Bonifacio

Bonjour, je suis pêcheur récréatif et plaisancier, j'essaie de vivre le territoire magnifique qui nous est offert. En tant que tels, comme beaucoup de gens ici, nous sommes très attentifs à notre environnement. Je ne peux que me réjouir du bilan que vous dressez, Monsieur Culioli, de la réserve. Je suis frappé par l'orientation de la biomasse de mérours, plus 50 % en 10 ans, cela montre que quand on fait des efforts, on a des résultats. Ces efforts, parfois, nous les subissons. Nous sommes donc contents d'avoir des chiffres qui nous montrent que ces efforts servent.

Dans ce sens, vous avez mentionné de nombreuses publications. Dans le plan de gestion de la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio, il y a également pléthore d'études, je ne saurais pas les compter, vous saurez me dire. Je ressens un manque de communication sur toutes ces études qui sont réalisées et sur les résultats qui en sont tirés. Je voulais savoir s'il était prévu de publier, de rendre publiques ces études, pour d'une part nous encourager à continuer à faire ces efforts, et d'autre part nourrir le débat public que nous pouvons avoir aujourd'hui.

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

Merci, Monsieur Lelaurin. Par rapport aux publications scientifiques, le Conseil scientifique, Éric pourrait en témoigner, nous fait parfois le reproche de ne pas assez publier nos données. Nous en avons publié quelques-unes. Peut-être qu'avec la taxe Barnier, nous arriverions à mieux la prélever sur les bateaux qui rentrent dans les Bouches de Bonifacio et augmenter nos recettes, peut-être que nous augmenterions nos moyens humains, nos ETP. 24 heures tous les jours, c'est un peu compliqué. Écrire un document comme le plan de gestion, ce sont six mois de travail, c'est plus que 35 heures par semaine. C'est ce que fait le pôle de suivi scientifique, il travaille avec les scientifiques pour publier ces données. Après, il y a aussi un travail de divulgation, de communication qui doit être fait. Le plan de gestion, c'est aussi un diagnostic qui permet, pour vous, de vous nourrir. Nous avons rencontré les associations de plaisances locales l'autre jour. Nous leur avons dit, il est vrai, que nous devrions plus nous voir à vos assemblées générales, afin que nous vous expliquions beaucoup plus de choses. Ce travail-là, nous devons prendre plus de temps.

Mme Marie-Catherine SANTONI, Office de l'Environnement de la Corse

Depuis la mise en place de l'arrêté préfectoral qui régleme la pêche récréative, il y a aussi des relevés de capture que les pêcheurs récréatifs remplissent sur des zones présentées par Jean-Michel précédemment. Dans le pôle scientifique, nous récupérons toutes ces déclarations, nous les saisissons, nous les traitons, nous les analysons. Ce travail permet de montrer aujourd'hui un état des lieux. Quelle est la pression de pêche ? Quelles sont les espèces capturées ? Quels sont les engins les plus utilisés ? Nous avons publié des notes. Il est vrai qu'elles sont sur le site Internet de l'Office de l'environnement de la Corse, mais nous essayons de faire des notes synthétiques qui soient à la portée de tout le monde. Ces notes ont été réalisées à peu près tous les deux ou trois ans. Nous sortons une note qui permet de vous montrer comment sont utilisées vos données, et quel est le résultat de votre implication.

Ce que nous montrons avant tout, c'est que les résultats que nous obtenons sont des données fiables. Nous comparons ensuite les données collectées sur les relevés de capture avec les données que nous observons nous-mêmes en mer, en collaboration avec l'équipe de Régis, les gardes de la réserve, et le pôle de suivi scientifique, Sébastien qui est là, qui embarquent sur les navires pour aller à votre rencontre en mer. Quand nous comparons les données observées en mer avec les données déclarées par les pêcheurs récréatifs, il n'y a pas de différence significative pour le denti, ce qui signifie que vos données sont tout à fait exploitables pour les travaux scientifiques que nous réalisons sur la réserve. Au contraire, merci beaucoup de participer à ce travail. Il est fait régulièrement, et nous transmettons des notes.

Il est vrai que nous avons comme projet de faire des rencontres entre nous. Pour l'instant, regardez sur le site de l'Office de l'environnement, nous publions régulièrement de petits résultats à votre destination.

Mme Marion BRICHET, Direction interrégionale de la mer Méditerranée

Monsieur, pour vous répondre sur la réglementation liée au corb et au mérour, si les données scientifiques sont publiques, elles sont en ligne notamment sur le site DIRM, tout simplement. La réglementation corb et mérour a été acté lors d'un Conseil maritime de façade dans lequel siègent les représentants de la pêche récréative. Il y a quatre fédérations qui siègent, et un seul a voté contre le renouvellement des moratoires. Une concertation a tout de même été menée avec les représentants des fédérations à partir

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

de bases scientifiques, aussi bien sur le continent que sur la Corse. Ces données scientifiques sont en ligne sur le site de la DIRM. Peut-être que nous pourrions nous mettre en contact via la CNDP pour que je puisse vous cibler un lien, parce que ce n'est pas forcément aisé de trouver via le site, mais il n'y a aucun problème pour vous envoyer ce document, et que vous puissiez le consulter. Il est en ligne, et il est public.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous glissons doucement vers d'autres sujets, la pêche ou autre. Sur les coffres, une dernière question.

M. Philippe BOTTI, pêcheur à Bonifacio

Bonjour. Comme rappelé par Monsieur le Maire, à l'époque, la prud'homie était partie prenante pour faire l'expérimentation sur les coffres à balustre, et à balustre uniquement. Nous nous sommes rendu compte, après que la préfecture ait sorti cet arrêté sans concertation ni avec la profession ni avec les élus de la Corse, que la grande plaisance se retrouve dans le coralligène maintenant. Il y a de plus en plus de grosses unités qui se retrouvent dans nos zones de pêche. Nous avons perdu les zones à terre parce qu'il y avait trop de bateaux l'été, nous les avons abandonnés d'office. Maintenant, nous sommes obligés d'abandonner d'autres zones parce qu'il y a ces grosses unités qui mouillent là-dedans. Là, j'entends les associations qui veulent multiplier les coffres dans toute la Corse. Nous posons la question. Un jour, un préfet nous avait dit en réunion du comité consultatif : « Quand il y a gêne occasionnée pour la profession, il doit y avoir compensation ». Nous ne sommes pas des mendiants, nous ne demandons pas d'aide. Ce que nous pouvons réfléchir, c'est avec les retombées de ces coffres, pourquoi ne pas réfléchir à faire des arrêts temporaires pour la pêche ? Par exemple, arrêter à telle période un mois la pêche, et nous indemniser ? Cela allierait écologie, pêche durable, et tout le monde serait content. Nous perdons en chiffre d'affaires pour les petits bateaux, parce qu'en Corse, la plupart sont de petites unités qui ne peuvent pas aller au large. Ils sont donc obligés de rester dans un périmètre côtier, ce que nous appelons la petite pêche côtière. Cette problématique, il faudrait donc la prendre en compte au niveau de la préfecture. J'aimerais poser la question à la mairie de savoir le taux de remplissage de ces coffres, si vous êtes satisfaits et s'il y a une réelle retombée économique là-dessus. Merci.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur.

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

Ce qui est vrai pour la pêche est vrai dans des tas de domaines. D'ailleurs, là où il y a restriction, je suis toujours adepte du donnant-donnant et du gagnant-gagnant, y compris dans ce que vous venez d'évoquer, et je regarde la conseillère territoriale, sous l'égide de la CDC qui va travailler sur ces choses-là. Au lieu d'opposer les professions les unes avec les autres, disons-nous également les choses, je vais être aussi très cash là-dessus. Dans le port de Bonifacio, nous avons dû multiplier par 150 % ou 200 % la tarification qui était appliquée avant que je sois en responsabilité sur ces personnes-là. Elles n'ont absolument rien retrouvé à redire, car nous resterons toujours trois fois moins chers que Porto-Vecchio. Nous nous adressons à quelqu'un qui a un bateau de plus de 24 mètres, vous savez très bien qu'a priori, il a quelques moyens financiers. Il pourrait donc y avoir des moyens directs ou indirects de compenser et de trouver des synergies. Honnêtement, quand je t'entends parler, Philippe, je continue à dire, et je n'ai pas arrêté de le dire au dernier Conseil municipal, plutôt que d'avoir la culture de se partager la pauvreté dans cette région, il vaudrait mieux avoir la culture de se partager les richesses. Effectivement, il ne peut pas y avoir des gens qui gagnent beaucoup pendant que d'autres, à côté... En tous les cas, cela ne se fera pas au détriment de l'environnement, cela, nous sommes tous d'accord. Je le répète, tout le monde doit faire des efforts.

Sur les coffres, les seuls perdants dans l'histoire de ce qu'il se passait avant et de ce qu'il se passe aujourd'hui, c'est le propriétaire du bateau qui ne payait strictement rien quand il massacrait notre herbier de Posidonie. Aujourd'hui, nous lui avons demandé de payer quand il va s'accrocher à la moitié d'une place au port. Est-ce qu'il faut aller vers une place entière ? Je réponds concrètement à ta question, si l'État, et je le remercie d'avoir été partenaire, puisque je le rappelle, l'État a financé à 80 % les coffres de grande plaisance ; au lieu d'avoir une politique d'écologie punitive, il a encouragé une écologie intelligente. L'État français a été précurseur, et là-dessus, nous devons le féliciter.

Est-ce qu'aujourd'hui, économiquement, sans cette aide, nous serions dans un bilan positif ? Non. Je regarde mon directeur du port, puisque c'est lui qui m'a donné cette information. Nous n'aurions pas été capables. Est-ce qu'aujourd'hui, le taux d'utilisation est encourageant ? Oui, je peux dire avec certitude que ces coffres sont utilisés, qu'ils sont utiles et qu'ils permettent notamment... Et j'insiste aussi sur un point. Sur le côté direct, nous avons créé des emplois avec ces coffres. Le fait de les installer, de les

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

désinstaller, etc., et je ne parle même pas des retombées indirectes pour les gens qui sont dans mon dos. Il y a le fait qu'ils soient accrochés, y compris le préfet maritime qui a eu l'intelligence de nous laisser exploiter le coffre qui appartenait à la marine nationale, ce qui évite d'aller ancrer et gêner les pêcheurs dans leur zone. Aujourd'hui, j'affirme qu'il a fallu un coup de main.

En Slovénie, à la COP23, ce qui en est ressorti, c'est que la puissance publique de façon générale devait financer les initiatives privées et publiques pour aller vers du développement durable. C'est ce que nous avons fait ici. Les chiffres sont bons, encourageants, comme les appréhensions à l'échelle de la Corse. Je crois avoir répondu à la totalité des questions.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vous remercie très sincèrement pour votre participation. La dernière question.

M. Michel MALLARONI, directeur du port de Bonifacio

Je vois passer beaucoup de personnes dans mon bureau qui me disent que les Italiens ont tout compris, que les habitants de la Maddalena ont tout compris. Ils ont des autorisations de pêche qui sont priorisées pour leurs résidents. Ces autorisations, nous ne les avons pas à Bonifacio et en Corse parce que nous rentrons dans le cadre général à la fois français et international. Qu'en est-il exactement ? Je rejoins un peu ce qui a été dit tout à l'heure, mais pour bien clarifier ce qu'il en est chez eux.

Propos en italien de Monsieur Giulio E.M. Plastina

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Les pêcheurs professionnels sont passés d'une trentaine à une quinzaine. Ils ont mis les pêcheurs récréatifs sur 20 000 ha. Une petite parenthèse, nous, ce sont en moyenne 2700 qui passent se déclarer sur les 5 dernières années, sur les 80 000 ha de la réserve. Et donc, ils ont un droit de pêche pour les gens de la Maddalena.

Je vais répondre, même s'il n'y a pas eu de questions. Peut-être que vous n'êtes pas au courant, mais je suis les choses depuis les années 90. Dans les années 90, dans l'archipel des Lavezzi, nous avons mis en place un arrêté préfectoral avec les autorités maritimes de l'époque. Nous voulions essayer de donner un droit de préférence de pêche locale pour les pêcheurs bonifaciens. Nous étions attaqués par des associations, par des fédérations à coups d'avocats et autres. Forcément, le droit français nous a laminé très vite, nous n'avons pas passé l'été. Nous n'avons même pas été en appel, tout simplement, car le statut et le droit administratif ne sont pas les mêmes en Italie qu'en France. C'est un gros problème pour nous en tant que gestionnaire, Michel pose la question, car nous avons ce problème, mais en 1995, nous étions déjà dans ce que nous sommes en train d'essayer de faire tous les jours avec les associations de pêches locales grâce au soutien des services de l'État, grâce à ce travail que nous sommes en train de mener sur la déclaration. Quelque part, nous l'avons inscrit, et tout le monde le sait, nous ne pourrions pas supporter que toute l'Europe vienne pêcher. Mais les habitants de la Maddalena l'ont compris depuis longtemps. Nous ne pourrions pas supporter cela. Il faudra avoir un quota. Je l'ai dit lors du débat public à Bastia, la pêche récréative doit aller vers un permis de pêche. Nous en parlons depuis le Grenelle de l'environnement, et vous, en tant que pêcheur, vous avez toujours des fédérations qui bloquent le système.

Aujourd'hui, vous avez tous compris qu'il faut y aller, mais tant que vous n'aurez pas cela, tant que nous ne travaillerons pas sur cet équilibre, des pêcheurs artisans avec les pêcheurs récréatifs, dans le cadre d'un quota défini avec les permis, tant que nous ne regarderons pas ce que nous faisons sur l'eau douce et sur la chasse, nous continuerons tout simplement à nous disputer avec des problèmes.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Nous passons à la session suivante. Merci beaucoup pour toutes ces interventions et ces débats.

Applaudissements

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Nous passons à la session suivante sur le trafic maritime, la régulation, la surveillance, les questions de sécurité, avec Monsieur Tafani et Madame Mermet-Lafont, s'il vous plaît.

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Bonjour. J'ai entendu des échanges fort intéressants et des exposés brillants vus depuis la terre. Je vais vous raconter à ma manière ce qu'il se passe depuis une passerelle de navire, et même de grand navire.

Un pilote, c'est un commandant de navire avec un brevet illimité commissionné par l'État. Quand on est à bord des bateaux, c'est un peu comme s'il y avait les yeux du préfet maritime à bord, puisque nous

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

sommes là avec diverses missions qui ne se limitent pas à la sauvegarde des biens et des personnes. Cela traite de la fluidité du trafic, de la protection de l'environnement, mais aussi de signalement de toute anomalie à bord. Et depuis 2017, également de sûreté.

Depuis la passerelle du bateau, nous sommes en mer. En mer, il n'y a pas de frontière. Il y a des limites. C'est un petit peu plus compliqué. En mer, nous trouvons des bâtiments de l'État, des bâtiments de commerce, des navires de professionnels ou de loisirs. Ils se croisent, et la zone est fort compliquée à réguler. Il faut bien le comprendre, le droit ne s'applique pas comme à terre. C'est complètement différent.

En France, le préfet maritime dispose d'un pouvoir réglementaire, c'est ce que nous appelons « action de l'État en mer », il n'y a pas de garde-côtes, à travers des corps comme le corps de la gendarmerie maritime, de la marine nationale, les affaires maritimes ou bien de la douane. Ces navires relèvent de l'autorité de leur pavillon. C'est aussi, c'est important, puisqu'il n'y a pas que des pavillons français, il n'y a pas que des pavillons italiens, il y a des pavillons de complaisance, des pavillons d'États-nations. La loi locale ne s'applique pas, c'est la loi du pavillon, sauf peut-être le cas où il y ait pollution, une pollution grave. Là, c'est la loi française qui est appliquée.

Marc, si je m'égare, dis-le-moi et aide-moi. C'est justement en haute mer que la situation se complique. C'est là que nous parlons de délimitation des eaux territoriales. Entre la France et l'Italie, il y a les Bouches de Bonifacio. En 2015, il y a eu un traité pour délimiter ces zones. À moins que je ne me méprenne, le parlement italien n'a pas ratifié ce traité. Toujours est-il que nous collaborons comme nous devons le faire, et nous arrivons à la problématique de navigation dans les Bouches de Bonifacio, mais aussi, Monsieur le Maire, dans le canal de Corse. Tout est lié. Nous pourrions qualifier ces zones de zones particulièrement sensibles. Dans ces zones, c'est évidemment là que se produit la grande majorité des événements de mer tels qu'accidents et pollution, sans parler des rejets volontaires, même si, en 2023, il n'y en a que très peu. Nous avons fait beaucoup de progrès en termes de contrôle.

Pour assurer la sécurité de ladite navigation, nous parlerons des Bouches de Bonifacio. Comme il me plaît à le dire, quand un navire se rapproche des côtes, c'est que le danger augmente. C'est très important. Des dispositifs de séparation de trafic ont été mis en place, à l'instar de ce qu'il se passe à Brest, mais aussi à Cherbourg, en Manche. Ces fameux rails sont disposés dans un sens montant et descendant afin d'éviter au maximum les collisions. C'est là que la quantification du risque prend tout son sens. Ces zones sont surveillées, et pour les Bouches de Bonifacio, elles sont surveillées par le sémaphore de Pertusato.

Tout cela se fait sous l'égide de l'Organisation maritime internationale, puisque ce sont les grands boss. Cette OMI, lors de son sous-comité 9-57 auquel j'ai eu l'honneur d'assister à l'époque, en 2011, avait comme mesure associée à la création de la ZNPV, puisque c'est une zone maritime particulièrement vulnérable, le pilotage maritime, pilotage hauturier. Il en était ressorti l'adoption d'un pilotage recommandé.

Pourquoi recommandé et non pas obligatoire ou fortement recommandé ? Le faitif de cette impossibilité de pouvoir y instaurer un pilotage obligatoire est le traité de Montego Bay. Je pense que vous le savez tous, mais je me permets de vous le rappeler, c'est un traité qui assure le libre passage dans tous les détroits du monde. Je ne vous cache pas que c'est aussi du point de vue des bâtiments de guerre, pour les États qui veulent avoir la mainmise sur leurs côtes et sur les passages. Il n'y a qu'un seul détroit qui fait exception à la règle, c'est le détroit de Torrès, le détroit qu'il y a entre la Papouasie et l'Australie. Évidemment, de par ses récifs de corail, c'est une zone dangereuse, même très dangereuse, mais le pilotage y a été instauré au grand dam de toutes les nations de manière obligatoire. Évidemment, comme il me plaît à le dire, il est plus facile de faire le tour pour Bonifacio par le sud et le nord, le nord de la Corse et le sud de la Sardaigne, que de faire le tour par le sud de l'Australie. De fait, les pilotes de Torrès existent, et ils pilotent tous les navires qui passent dans cette zone à navigation resserrée, comme cela est appelé dans la marine nationale.

Pour ce qui est de la présence d'un pilote à bord, puisqu'il nous arrive de piloter des navires tout au long de l'année, pour avoir un ordre d'idées, Bonifacio, selon les dernières statistiques que m'a données le chef de poste de Pertusato, mon ami Tony Piro qui n'a pas pu être présent aujourd'hui, ce sont un peu plus de 9 navires par jour en 2023, un petit peu moins que les 10 des années précédentes. Je voudrais rassurer Monsieur le Maire, cette année ne sont passés que 12 navires au sens de transport de marchandises dangereuses au sens du code IMDG dans les Bouches de Bonifacio. La plupart étaient pilotés. Quand on quantifie le risque, avoir un pilote à bord tranquillise beaucoup de monde.

Concernant le rôle du pilote, il me semble important de préciser certains points. Outre la mission de préserver les biens et les personnes, d'assurer la fluidité du trafic, nous avons une mission de sécurité maritime et une mission liée à la sûreté lorsque nous sommes à bord du navire. Concernant la protection de l'environnement, tout pilote maritime engagé sur un navire en transit dans les eaux est tenu de signaler

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

à l'autorité, au CROSS, au sémaphore, à la préfecture maritime, toute anomalie qui pourrait engendrer des problèmes sur la navigation, mais aussi une atteinte au milieu marin. C'est très important.

Et pourquoi la présence à bord d'un pilote peut être souhaitable ? Il n'y a aucun lien de subordination en termes de droit maritime entre le commandant et le pilote. Le commandant est maître de son navire, il est le conducteur légal de l'expédition maritime. On peut parler de préposé de l'armateur au sens du précis Dalloz, pour ceux qui font du droit, mais toujours au sens du précis Dalloz, le pilote est le préposé temporaire de l'armateur. Il peut intervenir comme bon lui semble à tout moment durant la manœuvre du navire ou devant la conduite du navire.

C'est donc aussi en tant qu'expert de la navigation que nous sommes projetés à bord des navires, mais si nous n'y sommes pas, nous sommes un membre permanent des équipes d'intervention de la marine nationale en cas de projection d'une équipe à bord des navires en cas de sinistre, en cas de péril.

J'ai essayé de vous brosser la sécurité de la navigation vue d'un bateau. Je voudrais parler des bateaux pour abonder dans le sens de Jean-Michel et de tous nos amis, nous pilotons des yachts à longueur d'été. Pour une bonne centaine, ce sont des yachts de plus de 60 ou 75 mètres selon les zones de pilotage. Nous respectons scrupuleusement les consignes qui sont données par le CROSS, par le truchement des guetteurs sémaphoriques. Nous sommes une autorité déportée à bord du navire. En termes de transition écoénergétique, le pilote joue un rôle important, voire incontournable, dans la conduite des navires qui s'approchent de dangers, donc vers les ports, aussi bien à Ajaccio, Propriano, Bonifacio, Porto-Vecchio, les Bouches de Bonifacio où nous exerçons ce pouvoir de l'État.

J'en ai terminé, je vais laisser la parole à Véronique... Plutôt à Toussaint Raimondi, qui est mon collègue de travail. Nous avons travaillé ensemble pendant 25 ans.

M. Toussaint Raimondi, Délégué départemental - SNSM Corse-du-Sud

Monsieur Tafani, votre speech était brillant. Trêve de plaisanterie, quels sont les moyens dont disposent les pilotes pour aller se projeter au large pour piloter dans les Bouches de Bonifacio ? Avez-vous les moyens, que faudrait-il pour les améliorer ? De qui devez-vous attendre de l'aide ou pas ? pouvez-vous assurer votre mission en matériel et en moyens humains ?

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de la Corse-du-Sud

C'est une excellente question, puisque nous y avons travaillé ensemble. Il connaît la réponse, mais il m'a tendu la perche pour que nous puissions en parler. Nous sommes un petit peu livrés à nous-mêmes. Quand, en 2012, le pilotage est devenu recommandé, nous nous sommes rapprochés de nos homologues italiens, Fabio Fois, qui devait être là, qui est mon ami, qui est le président des pilotes d'Olbia, mais aussi des pilotes de Porto Torrès. Nous avons formé un petit groupe, et nous tâchons de répondre à la demande.

Évidemment, le Covid est passé par là, et les moyens humains en ont subi les conséquences, surtout au niveau des pilotes. Mais nous avons des moyens limités, et nous avons les moyens que nous donne le service portuaire. Il est évident qu'il nous faudrait une journée comme aujourd'hui pour nous rendre à bord d'un bateau. Personnellement, je l'ai déjà fait, toi aussi, Toussaint, et de nuit. Entre piloter un bateau de jour par beau temps et aller piloter ces mêmes navires de nuit avec 35 nœuds de vent d'ouest, ce n'est pas du tout la même histoire déjà pour embarquer, pour faire la traversée, et après pour débarquer. C'est vrai que c'est un gros problème. Nous ne recevons aucune aide, si ce n'est les aides que nous nous donnons nous-mêmes, merci, Toussaint, avec nos moyens portuaires.

Là, je vois qu'il y a Joseph Fatticci, un de nos patrons de Pilotine, qui nous sauve la vie, qui fait partie des marins de la Pilotine qui, de manière très adroite, vient nous aborder, vient nous récupérer avec la Pilotine de jour comme de nuit, 24 heures sur 24, 165 jours par an, quel que soit le temps, du moment qu'il y a un bateau à piloter, et avec les moyens dont nous disposons. Je vous tire mon chapeau, mais tout cela est une question très pertinente.

Ma réponse, c'est que nous faisons avec les moyens du bord, et les moyens du bord sont limités. Nous aurions besoin de plus de moyens, mais nous ne sommes pas ici pour pleurer, nous sommes là pour essayer d'avancer avec un objectif commun : la sécurité de la navigation dans les Bouches.

Mme Véronique MERMET-LAFONT, Présidente de la station de sauvetage de Bonifacio

Merci beaucoup, Alain. Bonjour à tous. Je suis également membre des sauveteurs embarqués depuis plus de 20 ans. Aujourd'hui, on m'a demandé d'intervenir, je vais donc faire un petit peu comme Alain, je vais présenter la station de sauvetage, ses missions, simplement pour que vous essayiez de situer notre action également en mer. Pour notre part, nous sommes juste un tout petit acteur de l'action de l'État en mer, avec également la douane, les affaires maritimes. Nous avons plusieurs partenaires, le parc marin

également qui intervient avec nous, et nous avons le CROSS qui nous déclenche. Je vais vous expliquer un petit peu notre fonctionnement.

Dès qu'il arrive quelque chose en mer, dans les Bouches de Bonifacio, notre zone d'intervention démarre au niveau de l'îlot des moines, et depuis deux ans, jusqu'au nord de Porto-Vecchio. La station de Porto-Vecchio n'a plus de moyens d'intervention au niveau des moyens lourds, de vedettes. Notre station est pourvue d'un canot tous temps de 18 mètres, et d'un semi-rigide de 7,50 mètres.

Notre équipage se compose de 30 bénévoles, donc ce sont des gens comme vous et moi, des gens de tous horizons entraînés pour accomplir cette mission. Notre mission principale est la sauvegarde de la vie humaine en mer. Notre rayon d'action est sur tout ce qui est rivage et en haute mer, en hauturier.

Au niveau de nos sauvetages, cela peut être simplement une assistance aux personnes, quelqu'un qui fait un malaise sur un bateau, comme cela peut être sur un ouvrage, un incendie. Depuis maintenant 5 ans, nous avons de nouvelles interventions auxquelles nous ne sommes pas forcément préparés. Cela va être surtout au niveau de la pollution, et également des incendies à bord des navires. Nous avons été appelés à mettre en place des barrages flottants pour venir en soutien aux actions préfectorales pour apporter un soutien logistique en mer, car nous disposons de moyens disponibles 365 jours de l'année, 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vous en prie, Monsieur.

M. Alain TORCHEONE

Bonjour, je suis là depuis plus de 40 ans. Nous parlons de sécurité. Comment est-ce possible que dans les Bouches de Bonifacio, un bateau ne soit pas obligatoirement assuré comme en France ?

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

« Assurés » ? Je n'ai pas compris la question.

M. Alain TORCHEONE

Vous allez en Italie, vous devez être assuré. Vous allez en Croatie, vous devez être assuré. Un bateau arrive en France, il n'a pas l'obligation d'être assuré. Comment est-ce concevable ?

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Je ne parlerai que des grands navires, puisque nous parlons de navires de plus de 60 ou 75 mètres. À mon sens, tous les navires qui fréquentent les ports sont assurés avec des systèmes d'assurance internationaux. À mon sens, quand j'embarque à bord d'un bateau, ils sont forcément assurés. Je peux en attester pour les gros bateaux. Je tranquillise l'assistance sur ce sujet-là.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci. Y a-t-il d'autres questions, précisions, demandes ?

M. Pierre GAZANO, collectif Yachting Corsica

Alain, c'est une question pour vous. Je voulais avoir ton point de vue sur la qualité des capitaines que tu pilotes. Sont-ils respectueux des règles ? Obéissent-ils à toutes les règles ? Sont-ils de bons professionnels comme vous l'êtes ?

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Je vais d'abord aborder le sens plus général. Le shipping, l'industrie liée aux grands navires dans le plus large spectre de la construction navale à la navigation, est l'industrie qui fait le plus d'efforts en termes de transition écoénergétique, il faut le savoir, avec des progressions quant à l'utilisation des carburants décarbonés au maximum. Quant aux commandants, nous avons affaire à de très grands professionnels.

Les navires français, ce sont des gens que nous connaissons depuis l'école, et des petits jeunes que nous avons vus depuis qu'ils sont élèves. Ce sont donc des garçons brillants qui sont aujourd'hui commandants. À 61 ans, je fais figure d'ancien. Je répète qu'il n'y a pas de bons pilotes, il n'y a que d'anciens pilotes, que des pilotes qui ont de l'ancienneté. Les bons pilotes, cela n'existe pas. Nous essayons de faire cela au jour le jour, parce que personne n'est à l'abri d'un problème.

Quant aux commandants italiens, les commandants de Corsica Ferry, ce sont des gens très professionnels, très respectueux. Nous travaillons en osmose. Je parle aussi des commandants des navires de croisière que nous fréquentons. Nous pilotons entre 250 et 300 navires par an sur l'ensemble

des ports de Corse-du-Sud. Souvent, certains sont devenus des amis, nous nous connaissons, nous nous appelons par nos prénoms.

Quant aux commandants de yachts, Michel, quand je pilote tes bateaux qui viennent dans le port, les tiens aussi, ceux de Jean-Michel, nous nous connaissons pratiquement tous d'une année sur l'autre. Très grand professionnalisme, tel est le dénominateur commun de ces gens respectueux de l'environnement, de la réglementation locale, et surtout attentifs à ce qu'un pilote va leur conseiller de faire ou leur demander de faire. Je voulais donc tranquilliser l'assistance à ce sujet-là.

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

J'ai appris quelque chose aujourd'hui, quelque chose d'important, et je regarde Jean-Michel, parce que c'est lui qui était, je crois, allé une fois en Angleterre. Tu n'es pas allé à Londres dans le cadre de ces discussions ? J'apprends quelque chose aujourd'hui de très différent de ce qui m'a été dit à l'époque.

Je rappelle, tu nous as dit à l'instant qu'il existait un exemple dans le monde où le pilotage était obligatoire. Or, au retour de cette visite en Angleterre, de mémoire, il m'a été expliqué, et c'est pour cela que je l'ai dit dans mon propos introductif, et j'ai donc dit une bêtise, il va falloir me corriger, et je regarde aussi l'État, puisque j'ai pointé la responsabilité de l'État dans le fait de ne pas avancer sur cette question de l'interdiction totale. Je lui dis depuis longtemps, je ne suis pas sûr que l'interdiction totale, qui consisterait donc à dire à un bateau : « Vous ne passez pas dans les Bouches, mais vous passez dans le canal de Corse et on aura gagné la partie », ce serait une erreur. J'ai changé sur le sujet, je le dis tranquillement, parce que grosso modo, ne pas vérifier l'état du navire et dire : « Ce n'est pas grave, va dans le canal de Corse », et envoyer un rafiote, ce n'était pas la bonne solution. La vraie bonne solution, c'était le pilotage obligatoire.

Or, de ce que j'avais compris à l'époque, nous ne l'obtiendrions jamais, car au regard des enjeux économiques mondiaux, le problème n'était pas le détroit de Bonifacio, mais c'était que si nous créions à Bonifacio, dans les Bouches, un précédent, tous les détroits et beaucoup d'endroits dans le monde revendiqueraient cette question du pilotage obligatoire. Or, c'est pour cela qu'il ne fallait pas nous faire d'illusions, que nous n'obtiendrions ni l'interdiction ni le pilotage obligatoire.

Or, je viens d'apprendre que cela existe, donc je redis ici : quand les pouvoirs publics vont-ils s'inspirer de ce qui a été fait ? Comment ont-ils réussi leur lobbying ? Comment ont-ils réussi à obtenir leurs résultats ? Pourquoi aujourd'hui, l'État français et la collectivité de Corse n'utiliseraient pas des mêmes moyens pour obtenir la même chose ? J'ai appris quelque chose aujourd'hui, et je voudrais savoir pourquoi nous ne pourrions pas nous inscrire dans cette politique-là.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

J'ai été à Londres dans la délégation française à Londres, à l'OMI, à l'organisation maritime internationale. Effectivement, en 2009, dans la délégation française, l'ambassadrice de France m'avait bien indiqué qu'il était impossible de le faire. Je ne sais pas depuis quand, et moi aussi j'apprends aujourd'hui que sur le détroit de Torrès, il y a une obligation. Moi-même aujourd'hui je ne le savais pas, je l'apprends aussi. C'est peut-être un manque de connaissance de ma part, mais encore une fois, je ne suis pas un spécialiste de la navigation et des entrailles de l'organisation maritime internationale. Pour travailler depuis longtemps là-dessus, s'il y a une faille, c'est aux deux États, italien et français, de remonter pour justifier, d'autant plus qu'il y a aujourd'hui un caractère de dangerosité qui n'est plus le même qu'en 2009. Un bateau de croisière qui passe avec 20 000 tonnes de gasoil, de pétrole brut à bord, ces nouveaux super tankers qui ne sont pas des doubles coques, mais là aussi, je ne suis pas un spécialiste, peut-être que tu vas nous éclairer là-dessus. Il y a aujourd'hui un vrai danger à faire en sorte que nous puissions rendre obligatoire ce passage.

Je finirai mon propos, car nous avons oublié de le dire, et la préfecture maritime va me conforter sur ce sujet, aujourd'hui, nous sommes doublement zone maritime particulièrement vulnérable dans les Bouches de Bonifacio, puisqu'un travail a été fait très rapidement à l'organisation maritime internationale. J'ai toujours été admiratif de ce travail pour créer une zone maritime particulièrement vulnérable, qui part de Rome jusqu'à Barcelone et qui couvre toute la Méditerranée nord-occidentale. Connaissant les arcanes de ces organisations internationales, nous allons arriver, en 10 ou 15 ans, à avoir des routes maritimes, y compris dans le canal de Corse, avec une sécurisation des cétacés. Aujourd'hui, il est recommandé de ne plus naviguer à plus de 11, 12 ou 13 nœuds dans cette zone, ce qui permettra de protéger beaucoup mieux les cétacés. Dans les Bouches, de la recommandation, nous devons finir par une obligation.

Encore une fois, deux questions sur le détroit de Torrès. Je ne savais pas qu'il y avait une obligation ni depuis quand elle est là. Et puis, peut-être que tu peux me conforter sur cette dangerosité qui est de plus en plus importante.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Dans le détroit de Torrès, qui est un détroit international, Montego Bay, un détroit international à l'instar de Bonifacio, ici, chez nous, le pilotage ne peut pas être reconnu comme obligatoire. À Torrès, ce que j'ai dit aujourd'hui, c'est qu'il est devenu obligatoire de fait. Il a été imposé par les autorités locales au grand dam des nations, mais il a été imposé de suite. Ce que je disais tout à l'heure à Jean-Charles en aparté, et ce que je veux vous dire aussi, c'est qu'outre la dangerosité de navigation avec les récifs de coraux, si vous êtes allés là-bas, vous pouvez peut-être le constater, j'y suis allé moi-même, c'est une très belle région, d'ailleurs, mais évidemment, il est plus facile de passer ; étant donné que le détroit international de Bonifacio, le pilotage n'est pas obligatoire, mais si on le rend obligatoire, nous pouvons faire le tour, c'est chose plus aisée que de faire le tour par l'Australie. Pour ceux qui connaissent la région, ce n'est pas du tout la même affaire. Il a donc été rendu obligatoire de fait, même s'il était fortement recommandé, et tous les navires qui passent dans le détroit de Torrès prennent le pilote sans exception. Cela a été imposé de fait par les autorités locales.

Sur le détroit de Messine, les navires prennent le pilote parce que ce n'est pas un détroit international, c'est un détroit national avec des eaux italiennes de part et d'autre. D'ailleurs, la première fois que je suis passé, on m'a fait prendre une gaffe pour essayer d'accrocher, sur un bâtiment de l'État, le câble qui passe par-dessus, c'était assez amusant. C'était pour me bizuter.

C'est un détroit international, mais le pilotage, je pèse bien mes mots, a été fortement recommandé, mais il a été imposé de fait, et tout le monde prend le pilote. C'était peut-être plus compliqué à mettre en place ici, dans les Bouches de Bonifacio.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup.

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Je voudrais ajouter une chose, tous les tankers, maintenant, sont forcément à double coque, tous les navires sont à double coque. Là où tu as fait une très bonne remarque, Jean-Michel, c'est qu'aujourd'hui, vous avez des bateaux, des caboteurs qui peuvent transporter les navires qui viennent à Ajaccio. Pour les piloter, c'est 8000 tonnes de combustibles lourds, ou 8000 tonnes de blanc qui sert à nos voitures. 8000 tonnes, 10 000 tonnes, c'est vraiment le maximum. Ce sont ceux que l'on appelle des caboteurs. Quand on commence à arriver à des bateaux de 20 000, 30 000 ou 100 000 tonnes, cela devient déjà de gros pétroliers. Il est vrai que les soutes des gros bateaux de croisière ou des gros porte-containers qui passent au large peuvent aller jusqu'à 20 000 tonnes de combustible. Eux, en revanche, ne sont pas équipés de double coque, puisqu'ils ne sont pas transporteurs de marchandises dangereuses au sens du code IMDG. C'est aussi important. Un gros porteur qui passe, qui n'est pas un transporteur de marchandises dangereuses, peut être aussi dangereux sinon plus qu'un navire spécifiquement dédié avec, lui, des doubles coques.

M. Marc MICHEL, DIRM Méditerranée

Simplement pour apporter des éléments complémentaires. Effectivement, le détroit de Torrès, en Australie, est le seul exemple d'un détroit où le pilotage a été mis de manière obligatoire. C'est justement ce détroit qui sert de précédent aux autres États pour refuser la possibilité de mettre en œuvre un tel système ailleurs. C'est ce que précisait Alain Tafani, cela se décide à l'organisation maritime internationale, où la puissance des États s'exprime par leur puissance maritime. C'est quand même un élément à prendre en compte. La voix du Panama est complètement disproportionnée sur le plan géopolitique.

Sur les Bouches de Bonifacio en tant que tel, c'est un dispositif qui est bien surveillé par les deux États, la France et l'Italie, avec les dispositifs de voies recommandées qui ont été mis en place, deux stations qui surveillent une semaine sur deux alternativement le détroit, et des comptes-rendus obligatoires par les navires qui permettent d'anticiper les éventuelles mesures à prendre. La préfecture maritime, aussi, va mettre un prépositionnement en fonction des conditions météo, qui sont souvent agitées par ici, des navires à même de remorquer si l'occasion, malheureusement, se présente. Nous parlons donc du remorqueur Abeille Méditerranée ou de ce type de navires qui est le plus puissant, actuellement, en Europe. Ce n'est pas rien.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur Michel. Y a-t-il d'autres questions sur cette session ?

M. Toussaint Raimondi, Délégué départemental - SNSM Corse-du-Sud

Véronique, présidente, vous avez un des deux canaux tous temps de Corse aux endroits les plus difficiles, un vers le cap Corse, un à Vachinach et un dans les Bouches de Bonifacio, les deux endroits les plus difficiles. Un canot tous temps, c'est beaucoup d'entretien à l'année, à peu près 20 000 ou 30 000 euros avec le carénage, ce qui fait beaucoup d'argent. Il y a des soutiens affiliés au sauvetage en mer en Corse, en règle générale, et pas seulement pour la Corse-du-Sud. Nous allons en recevoir un à Bonifacio d'ici deux ans, deux ans et demi, un grand canot tous temps de 18 mètres dernière génération, qui va pouvoir amplifier les sorties que vous faites actuellement, 20 à 30 sorties par an, à peu près, je crois.

Mme Véronique MERMET-LAFONT, Présidente de la station de sauvetage de Bonifacio

Un peu plus, nous sommes à peu près à 88 sorties d'assistance cette année, que ce soit aux personnes ou aux biens.

M. Toussaint Raimondi, Délégué départemental - SNSM Corse-du-Sud

Quand on achète un canot tous temps, ou toute autre embarcation de sauvetage, pour 50 %, c'est la CTC qui met la main à la poche, notre collectivité territoriale, avec un soutien indéfectible des élus, et cela depuis des années. Cela s'est toujours fait, nous avons donc la CTC à nos côtés qui paie pour 50 % la coque, 25 autres pour cent, c'est la SNSM Paris, et les 25 autres pour cent, c'est la station elle-même qui a un peu de trésorerie, qui essaie autant que faire se peut. C'est souvent Paris qui met la main à la poche, parce que nous ne sommes pas riches. Nous sommes tous bénévoles, le peu d'argent qui rentre, c'est quand le CROSS nous demande de remorquer un bateau après l'avoir assisté. Nous avons le droit d'avoir de petites compensations financières que nous mettons sur un compte qui ne nous appartient pas. Tout cela est géré par Paris. Voici donc les liens que nous avons.

La mairie de Bonifacio, d'ailleurs, ce n'est pas parce que le maire est devant moi, mais la mairie de Bonifacio nous aide tout le temps. Je vois bien l'argent qui tombe sur le compte, souvent, quand nous faisons appel à leur générosité. Quand ça ne va pas, nous savons compter sur eux, et je n'oublie pas non plus la CCI qui nous aide particulièrement, la délégation départementale que je représente.

Une petite question annexe, Madame Mermet-Lafont. Êtes-vous déjà intervenus dans la réserve des Bouches pour un bateau en train de couler, une grosse unité ? Qu'avez-vous évité comme catastrophe ?

Mme Véronique MERMET-LAFONT, Présidente de la station de sauvetage de Bonifacio

Cela nous est arrivé plusieurs fois. « Malheureusement », notre zone d'intervention est dans la zone du parc marin. Nous sommes donc tout le temps confrontés à cette problématique. Nous avons eu de nombreux bateaux qui coulaient, notamment le Rhodanus en 2019. Quelques mois avant, nous avons eu un incendie de bateaux. Cette année, nous avons eu un échouement d'un voilier de 33 mètres. Nous en avons tellement... Après, nous avons également eu un incendie, une cale moteur sur un bateau aussi de 30 mètres. En pleine tempête, une tempête bien annoncée, nous avons eu un catamaran de 24 mètres qui a été foudroyé, qui se trouvait au niveau de l'îlot de Gavetti. Nous sommes sortis, nous avons porté assistance à ce bateau avec 5 personnes à bord. À vrai dire, ce qui nous a beaucoup aidés, ce sont les coffres de grande plaisance à Sant'Amanza, parce que le bateau faisait 24 mètres et avait une hauteur de front de bord très haute. Il faisait 180 tonnes, et notre bateau en fait 32. Les conditions de mer étaient tellement mauvaises que nous avons eu beaucoup de mal à le remorquer. C'était impossible pour nous de le ramener jusqu'à Bonifacio, les conditions météo étaient trop mauvaises. Il est vrai que les coffres de grande plaisance nous ont permis de mettre en sécurité ce bateau, de mettre en sécurité d'abord les personnes, mais également d'éviter une pollution. Un catamaran de 24 mètres, cela transporte des hydrocarbures, mais également d'autres fluides polluants sur le bateau en lui-même.

Ce qui est dommage, c'est qu'en hiver, tous les coffres sont retirés. Il nous reste le coffre de la marine nationale, mais il est trop exposé dans le golfe de Sant'Amanza. Il suffit qu'un jour, nous soyons obligés d'aller chercher en plein hiver par exemple un pêcheur, parce que nous avons quand même des pêcheurs qui ont des unités de plus de 20 mètres, et nous ne serions peut-être pas en capacité de le ramener jusqu'au port de Bonifacio. Actuellement, sur la côte Est, qui est souvent à l'abri, nous n'avons aucun moyen de repli, à part le mettre au mouillage. Un mouillage, ce n'est pas quelque chose de très sécurisant. Nous aurions une bouée qui resterait un coffre de grande plaisance, qui pourrait rester à poste, par exemple la bouée n°8 qui est très bien positionnée, parce qu'elle nous est facilement accessible, si elle pouvait être laissée toute l'année, ce serait vraiment une grande chose pour nous. Je souhaitais le préciser.

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Pour le Rhodanus, je souhaiterais ajouter quelque chose, pour avoir participé à l'opération de par l'assistance et surtout l'échouement du navire. Je dois dire à l'assistance qu'entre le moment où l'officier de quart s'est endormi, où il a manqué le virage, et le moment où il s'est mis au sec sur la plage, il est passé miraculeusement très près d'un caillou que tout le monde connaît, voire deux, et c'est un miracle qu'il n'ait pas coulé directement en pleine mer, occasionnant une pollution différente beaucoup plus grave. Aujourd'hui, nous n'y arriverions même plus.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Il y a encore deux questions, et après, nous passerons à la pêche, car nous avons beaucoup de retard.

M. Michel MALLARONI, Directeur du port de Bonifacio

Véronique, je voudrais rebondir sur ce que tu viens de dire, cette notion de bouée d'amarrage. Je reviens aux événements de 2022, sauf erreur de ma part, où vous avez pris un bateau que vous avez mouillé ensuite à proximité de Sperone. Il y a eu un certain temps avant que la décision ne soit prise pour le repositionner. Je me retourne vers la préfecture maritime, avec tout le respect que je dois à mes anciens collègues, il y a peut-être une réflexion à ouvrir sur la notion de port-abri à Bonifacio.

Quand la SNSM prend un remorqueur, un petit Boston retourné sans immatriculation, sans personne à bord, et le dépose au port de plaisance, charge à nous de le traiter, de traiter ce déchet. Cette mission de service public, nous qui sommes une activité pseudo-commerciale, nous l'assumons bien volontiers sans nous poser de questions, nous sommes en mesure de réceptionner des bateaux jusqu'à une trentaine de mètres. Nous avons vu cet été que vous avez rentré un remorqueur, un bateau d'une trentaine de mètres, c'est la limite de ce que nous pouvons faire. S'ils passent un 35 mètres ou un 40 mètres, nous nous posons vraiment la question de savoir ce que nous en faisons. Il n'y a pas cette réflexion en amont sur un process de port-abri dans le sud de la Corse. Ce n'est peut-être pas maintenant que nous allons traiter cela, il n'y a pas de MSC, mais je pense que le débat est ouvert.

M. Jean-Charles ORSUCCI, Maire de Bonifacio

J'ai alerté, suite à l'échouage d'un bateau des grottes et falaises il y a quelques années dans les grottes de Bonifacio, et je n'incrimine personne, parce que je pense que la responsabilité est collective, mais encore une fois, je vois une représentante de la collectivité de Corse, je vois la préfecture maritime, je vois la commune et un représentant de l'intercommunalité. Pour moi, aujourd'hui, le process en cas de naufrage est loin, et je regarde Véronique, parce que j'ai 10 exemples à vous donner d'échouages de bateaux.

Je vous rappelle que le préfet maritime est compétent dans la bande des 300 mètres, mais quand il y a de l'hydrocarbure et des boulettes, et je regarde Jean-Michel, et que les boulettes arrivent à terre, ce n'est plus le préfet maritime, mais c'est le préfet terrestre, etc.

Je me souviens, dans le problème de cette grotte, nous ne savions plus si je devais y aller, puisque j'ai une responsabilité aussi en tant que maire dans la bande des 300 mètres, si je ne dis pas de bêtises. Honnêtement, des expériences que j'ai sur ce territoire concernant les phénomènes d'échouages, de savoir où stocker nos moyens de lutte... Si je vous pose la question aujourd'hui : où sont stockés nos moyens de lutte hydrocarbure ? De mémoire, je crois qu'ils sont à Ajaccio. J'en ai un petit peu, mais est-ce suffisant ? En réalité, un territoire comme les Bouches de Bonifacio, aujourd'hui, la collectivité de Corse, l'intercommunalité, la mairie, l'office de l'environnement n'ont pas imaginé dans le territoire de l'extrême sud les moyens adéquats. Je suis sûr que la problématique que le maire de Bonifacio a rencontrée sur ces questions d'échouage, elle est vraie pour tous les maires de France et de Navarre. Cela mériterait aujourd'hui d'être remonté au niveau national, ainsi que l'idée qu'il y ait des simulations. Souvent, nous en faisons pour le cas de l'Amoco Cadiz ou du bateau 18 étages que je viens de voir. Oui, il y a ce cas-là qui serait catastrophe, etc., mais un bateau de 50 mètres qui échoue, là-dessus, je trouve que les process ne sont pas clairs. Il y a des problèmes, sûrement, à mettre sur la table.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Monsieur, et après, la dernière question, parce que nous sommes très en retard. Je crois que les étudiants de Corte doivent partir, le bus vous attend.

M. Patrick TAFANI

Bonjour, je suis un ancien de la marine, j'étais dans les sémaphores, donc je parlerai sous votre contrôle, Commandant. L'évolution que je vois, car tout à l'heure, nous parlions de ce qui allait bien, dans les Bouches de Bonifacio, nous avons moins de 10 bateaux par jour, ce qui signifie que le système de contrôle a bien fonctionné. Les bateaux que je voyais passer de mon vieux temps, les bateaux-poubelles,

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

ils ne passent plus. Il y a des règles, lorsque les sémaphores les appellent, ils doivent répondre et savoir quoi répondre, etc. Nous les avons éliminés.

La problématique que nous avons eue quand même, ce sont les vases communicants. Les bateaux qui ne passent plus dans les Bouches de Bonifacio passent par le canal de Corse qui est beaucoup plus dangereux, non pas en termes de navigation, et quand je dis « navigation », les conditions, c'est plutôt parce que vous avez des rails qui se croisent, Italie-Corse, ainsi que ceux qui montent. C'est donc beaucoup plus dangereux.

Au niveau des moyens, nous avons tous connu à Bonifacio il y a 30 ans de cela, il y avait plusieurs bateaux de l'État. Il y avait la GOLF, la gendarmerie terrestre qui avait une Vedette, il y avait la gendarmerie maritime, les douanes, un gros canot de sauvetage. Actuellement, nous n'avons plus rien. De l'autre côté, nous sommes passés de super tankers, de beaucoup de bateaux, à 9 bateaux. Allons-nous, avec nos impôts, vouloir mobiliser beaucoup de moyens pour 9 bateaux ? La question est là. Nous voulons tout, partout.

Nous parlions précédemment d'équilibre. Pour la marine marchande, nous arrivons tout de même à des équilibres. Les problématiques que nous avons eues sur les bateaux de marine marchande, ce sont des gens qui dorment à la passerelle. Le Rhodanus, je l'ai connu à l'époque, il s'appelait le Vendemia. Même chose, il est arrivé, ils dormaient, ils se sont mis sur la même plage, ils ont évité les mêmes cailloux et sont partis en marche arrière le lendemain matin sans intervention en 1993.

Nous parlons donc de 9 bateaux, nous sommes toujours là en train de regarder. Un jour, statistiquement, il y aura une catastrophe, mais elle est évitée par tout ce qui a été mis. Effectivement, actuellement, sur l'extrême sud, à partir de Porto-Vecchio jusqu'à Monacia, nous n'avons pas de moyens qui seraient capables de mettre en place ne serait-ce qu'un antipollution. Nous n'avons aucun moyen. Quand nous avons eu le problème du Rhodanus, ce sont les bateaux de la capitainerie qui sont allés, avec les bateaux de sauvetage, etc., pour traîner des boudins qu'ils ne pouvaient pas traîner, et je ne parle pas du parc. C'était scandaleux. Mais avons-nous les moyens de faire autrement ? La question est là. Avons-nous les moyens de faire autrement pour 9 bateaux par jour, ce qui n'est pas énorme ?

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur.

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Patrick est mon cousin, il est guetteur sémaphorique, nous sommes de la même famille, nous sommes proches. Je salue la qualité des guetteurs avec lesquels nous travaillons tout au long de l'année. Quand le risque est quantifié à 9 bateaux, le risque est quand même important.

Je reviens à l'histoire du Rhodanus, qu'il n'y ait pas de confusion, ces bateaux-là avaient été réveillés par le Cap Couronne qui allait droit sur le Cap d'Est, donc c'était un petit peu différent. Mais peut-être que c'est un autre événement qui s'était produit en 1993, mais il y avait déjà eu un problème avec le Rhodanus qui allait droit sur Cap d'Est.

La fin justifiant les moyens, 9, 10, ou 15 bateaux, c'est la catastrophe qui va nous faire du mal, et il faut mettre les moyens, même pour 9 bateaux, à mon sens. Monsieur le Maire, je ne sais pas si tu es de mon avis, mais même avec 9 bateaux, je crois qu'il faut avoir au moins un minimum de moyens.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci aux étudiants et à leurs professeurs d'être venus de Corte pour assister à ce débat qui va les enrichir pour la poursuite de leur programme. Merci à eux, parce qu'ils sont obligés de partir, leur bus doit les raccompagner. La dernière question, vraiment, parce que nous sommes très en retard.

M. Dominique MILANINI

Bonjour à tous. J'ai une question sur la coordination des moyens de secours. D'abord, l'organisation italienne, est-elle bénévole ou est-elle étatique ? Avez-vous des coordinations ? Avez-vous des actions communes ? Quelles sont les relations entre les deux systèmes ? À un moment ou à un autre, cela peut être interférent.

Mme Véronique MERMET-LAFONT, Présidente de la station de sauvetage de Bonifacio

Nous avons un fonctionnement bénévole. Au niveau des Italiens, ce sont des marins professionnels. Je crois que c'est la marine nationale italienne, les garde-côtes. Chez nous, cela n'existe pas. Après, toute la partie réseau et échanges se fait par l'intermédiaire du CROSS, le Centre régional opérationnel de surveillance et de secours. Si des interventions nous amènent à travailler avec eux, tout va se passer par l'intermédiaire du CROSS. Une fois sur zone, nous allons échanger entre nous, mais c'est surtout le

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

CROSS qui va gérer toute cette mise en place de moyens de sauvetage. Sur le nord de l'île, il y a 4 ou 5 stations de sauvetage.

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

La différence entre les Italiens et nous, c'est que les Italiens ont un système de garde-côtes. C'est une organisation à silo, donc souvent, ils ont une coordination qui est différente de la nôtre. Je reviendrai sur Marc Michel, patron du CROSS. Nous, nous avons la chance d'avoir une coordination, une seule, préfet maritime, avec des garde-côtes qui ne sont pas des garde-côtes, mais qui sont l'unification de la douane, de la marine nationale.

M. Marc MICHEL, DIRM Méditerranée

C'est exactement cela. Le modèle français, c'est l'action de l'État en mer. Nous parlons d'absence de moyens, de navires, l'idée est de mettre dans un pot commun tous les moyens qui appartiennent aux différentes administrations qui sont amenées à intervenir en mer. Au lieu d'avoir un corps dédié, le bateau qui part des affaires maritimes pour aller faire un contrôle de pêche, par exemple, il peut être envoyé aussi pour faire de la lutte antipollution, du sauvetage en mer, etc. Le bateau de la marine qui va faire une mission de lutte contre le narcotrafic peut faire tout le panel de sécurité en mer.

La coordination avec les Italiens, pour répondre à votre question précisément, au niveau international, les pays se sont vus attribuer ce que nous appelons une zone de responsabilité en matière de sauvetage en mer, qui est encore différente des zones de souveraineté classiques. Par exemple, la France est compétente pour la coordination des moyens de sauvetage en mer au large de la Sardaigne. Pour autant, évidemment, au quotidien, nous échangeons. Nous avons nos homologues de Rome, d'Olbia, de Livourne en fonction de la zone de compétence, et nous allons faire des demandes réciproques de moyens d'intervention en fonction du besoin et des capacités des États à fournir.

Nous parlons du Rhodanus, il y a eu un abordage aussi au cap Corse, Ulysse et CSL Virginia. Les Italiens sont venus, sont intervenus. Ils ont donné une vingtaine de navires à la demande des autorités françaises pour venir nous aider dans la gestion de l'événement de mer. Donc oui, il y a un échange quotidien et une connaissance mutuelle, notamment pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ce qui reste la mission première, comme rappelé par Madame Lafont.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci. S'il n'y a plus de questions, je vais demander à Jean-Michel Culioli de revenir, et de reprendre un peu ce débat sur la pêche : « Pêche artisanale et industrielle, relations avec la pêche de loisir ». Jean-Michel, je vous laisse entamer cela.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Je vais simplement entamer une petite boutade, Rhodanus, pour moi, égale 5h05 du matin, le téléphone qui sonne, Jean-Charles Orsucci qui m'appelle pour me dire qu'il y a un gros problème à Callegongue. Je me souviens que le jour, j'avais autre chose à faire, mais pendant quelques semaines, nous avons été... Mais c'était un peu moins grave que le Fénès en 1996, puisque là, cela avait été plus compliqué à gérer. Avec tout le travail qui est fait en commun, il y a quand même pas mal de choses.

Mes collègues me regardaient tout à l'heure, il y a quand même une coordination aussi avec les moyens que nous avons acquis sur les petits barrages flottants, puisque nous avons acquis, dans le cadre de programmes européens, quelques barrages. Ils ne sont sans doute pas suffisants, mais ils sont au moins connectés entre la commune de Bonifacio, Porto-Vecchio et l'Office. Il n'y a peut-être pas assez d'exercice, mais avec le CEDRE, nous essayons quand même d'en faire, ainsi que dans le port.

Je n'ai pas préparé de PowerPoint, mais je vais suivre ce que vous avez écrit, « pêche artisanale et pêche industrielle ». Dans le monde, la pêche industrielle prélève à peu près 30 millions de tonnes de poissons, c'est une donnée un peu plus ancienne. La pêche artisanale, ce sont 30 millions de tonnes également, 20 millions de pêcheurs artisans contre 0,5 million de pêcheurs industriels. Ce sont des chiffres complètement démesurés au regard des rejets qui sont faits par les pêcheurs industriels, entre 8 et 20 millions de tonnes dans le monde. Les pêcheurs artisans, eux, ne rejettent que 0,5 million de tonnes. Le ratio est donc complètement à l'avantage du point de vue de la soutenabilité au niveau des petits pêcheurs. Les petits pêcheurs artisans, dans le monde, nous conduisent à dire que le poisson que nous achetons congelé, et ces grandes filières de pêche industrielle, n'ont pas d'avenir. L'avenir, il est sur la pêche artisanale.

Depuis les années 90, nous travaillons main dans la main avec la prud'homie. Ce travail est aujourd'hui étendu à l'échelle de la Corse. Pour nous, l'Office de l'environnement, au niveau de la collectivité, nous avons deux services qui travaillent, un service de développement durable de la mer en lien avec le service

des aires protégées. Dans ce service, nous avons une véritable expérience du suivi des pêches, et la direction de la pêche au niveau national nous a demandé de faire remonter toutes les données à l'Union européenne dans un plan de travail que la France va déposer auprès de l'Union européenne. Nous faisons des suivis scientifiques, non plus à l'échelle de Bonifacio, mais à l'échelle de la Corse. Nous faisons à peu près 700 embarquements, et c'est le travail de la DCF. Des gens qui, comme Marion, Sébastien avec Marie-Catherine, travaillent pour faire reconnaître la spécificité de la pêche. Quand nous avons des données générales basées sur des statistiques, par exemple sur la langouste, nous ne faisons remonter que 17 tonnes de langoustes à l'Union européenne. Or, nous sommes à peu près à 60/70 tonnes.

Quand on commence à étudier scientifiquement avec des données robustes, nous faisons reconnaître beaucoup plus la reconnaissance de la pêche. La pêche de loisir, nous en avons suffisamment parlé tout à l'heure. Il faut aller vers un permis de pêche. Le président Armanet pourrait vous dire qu'il souhaite que nous allions vraiment dans ce sens. À un moment donné, il faut pouvoir aller vers des permis de pêche, il faut pouvoir contrôler la pêche. Je rejoins complètement les propos précédents de Jean-Charles. Le tourisme de cueillette n'a pas d'avenir chez nous. Nous ne pouvons pas dire que 3000 personnes pourraient venir pêcher. Si nous n'avions pas remis de restrictions à 400 pêcheurs sur les Cerbicales et Lavezzi, cela se serait complètement effondré. Les pêcheurs de loisir, aujourd'hui, ont des moyens énormes. Ce n'est pas pour les deux Lelaurin qui sont là, ce n'est pas le pêcheur bonifacien ni tous les pêcheurs qui sont là. C'est démesuré. Vous voyez tous les moyens de télédétection, vous avez des moyens de prise. Un Italien me disait quelque chose hier : « On ne va pas à la chasse avec une mitrailleuse ou une bombe nucléaire », pour faire en sorte de tout tuer.

Nous sommes dans une logique où nous ne pouvons pas accepter. Nous le voyons très bien, Régis le voit, quand un 1er décembre, quelqu'un a pris un jet pour venir de Gênes, de Milan ou de Londres pour être le premier à être dans les 400. Il faut se réveiller. Nous, nous nous réveillons depuis longtemps, nous essayons de travailler là-dessus et de limiter. La limitation, il est vrai que les Sardes ont ce pouvoir législatif qui est un droit que nous n'arrivons pas à faire appliquer chez nous. Pour l'instant, nous ne pouvons pas faire autrement. La pêche de loisir, effectivement, il y a de grands débats qui sont souvent très peu documentés. Il est vrai que nous devons plus discuter, nous avons d'ailleurs demandé de faire des cycles de discussion pour vous montrer toutes les données que nous avons, les provenances. Les Bouches de Bonifacio, c'est moins de 40 % de pêcheurs locaux, donc vous voyez un petit peu ce que cela donne comme situation. Il faut donc que nous arrivions à cela.

Les restrictions de pêche sont importantes, et si je reviens sur la pêche artisanale, la priorité que nous avons donnée depuis longtemps est de faire en sorte que, quand on parle de gestion de l'environnement et en mer, nous ayons la priorité sur les actions que nous menons avec la pêche artisanale. Pour nous, il est très important de sauver non pas simplement la possibilité pour 180 pêcheurs de continuer à pêcher, mais aussi le fait que les populations locales puissent aller acheter du poisson le matin. Que nous puissions avoir cette chance d'acheter du poisson le matin, du poisson frais, du poisson élevé avec une biodiversité importante. Des chercheurs nous montrent que plus il y a de biodiversité, plus le poisson est de très bonne qualité. Ce sont des recherches très pointues qui sont en train d'être faites.

Effectivement, nous avons tout intérêt à faire en sorte que notre société défende 186 pêcheurs. Nous avons 5 chalutiers, 3 qui sont vraiment actifs. Ce n'est absolument rien par rapport à ce qu'il se passe côté italien en face. Nous sommes donc vraiment dans des logiques importantes.

La lutte contre la contrebande, contre les pêcheurs, effectivement, dans les Bouches, nous sommes en plein milieu du détroit, heureusement que nous avons quand même le sémaphore qui nous donne un coup de main, heureusement que nous sommes coordonnés avec l'action d'État en mer. Parce que nos gardes, même si ce sont 12 bateaux, ce sont 3 millions d'investissements que la collectivité de Corse a fait toute seule pour acheter des bateaux, et faire en sorte que nous ayons de la surveillance à Bonifacio comme dans le cap Corse, pour la réserve du Cap ou à Porto-Vecchio pour aller compter les balbuzards tous les jours entre janvier et le mois d'août. Nous mettons des moyens, parce qu'il faut des moyens adaptés. Peut-être que quand vous passez, vous vous dites : « Ils ont de beaux bateaux, c'est super », non, ce sont des bateaux aux normes de la division 222, donc nous sommes obligés de travailler dans ces conditions-là. Nous nous sommes complètement adaptés.

Je vous avais montré de bons résultats précédemment, c'est une banque, et cette banque, elle peut se faire braquer facilement. Nous nous sommes plusieurs fois retrouvés braqués nous-mêmes, et nous avons des équipes de braconniers qui travaillent, qui sont des braconniers dangereux. J'espère que rapidement, ceux qui ont été arrêtés aux Moines, qui nous avaient déjà braqués, qui avaient quand même, imaginez-vous, mis à la tour de Lavezzi, en plein milieu des Bouches de Bonifacio, avec 3 ou 4 nœuds de courant, des plongées extrêmement dangereuses. Moi, je me régale là-bas, mais il faut avoir fait des milliers de plongées pour être aguerri dans cette zone. Ces types-là étaient descendus, ils avaient

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

posé des filets de 300 mètres. Au fond, nous avons retrouvé des mérus, des fusils harpons. C'étaient des types extrêmement organisés, qui sont en plus pêcheurs professionnels en Sardaigne. Justement, cette collaboration avec les parcs nous permet quand même d'avoir énormément de collaborations avec eux, ainsi que des informations pour arrêter ces gens.

Dernier point, la pêche industrielle. Ces derniers senneurs sont des massacreurs de la mer, ils vivent encore des coups de sennes énormes. Nous les avons suivis déjà depuis 3 ans, les pêcheurs sardes les connaissent, ils passent leurs étés entre Oristano et Orosei, ils passent dans les Bouches. Quand ils passent dans les Bouches, ils coupent tous leurs systèmes de GPS. Ils arrivent à rentrer dans nos limites, et cela pose problème. Nous les suivons, mais ils sont en plein milieu des yachts. C'est très compliqué pour les sémaphores de soutenir cette démarche. C'est pour cela qu'avec l'équipe de garderie territoriale et de lutte antibraconnage, nous essayons de les suivre. Pendant 3 ans, le préfet maritime nous avait dit : « Vous ne pouvez pas débarquer vous-même, parce que ce sont des gens extrêmement dangereux ». C'est l'armée qui est intervenue un jour, quand ils passaient au canal, suite à une information et un suivi que nous avons fait. Le contrôle de ce bateau, cela a été 500 kg de dentis à 25 août. Pour les pêcheurs professionnels, ils savent très bien qu'un regroupement de dentis ne se fait pas n'importe comment. À un moment donné, ces pêcheurs ont travaillé pendant quelques jours, sans doute, pour faire rassembler ces poissons et rapidement les prendre en un coup de senne.

500 kg de dentis, c'est une demi-tonne. En 2015, avec l'équipe scientifique, nous avons publié la production sur les 80 000 ha, c'est-à-dire tous les poissons qui sont prélevés, c'est 9,5 tonnes, dont 38 % de dentis. 38 % de ces 9,5 tonnes étaient prélevés par les pêcheurs récréatifs en 2015. Vous vous rendez compte ? Nous l'avons publiée, c'est une donnée issue de travaux. Je vous l'explique très tranquillement. Ce calcul se fait sur la base des déclarations qui sont faites, des suivis que nous faisons depuis des années sur la réserve des Bouches de Bonifacio, à la canne. Nous avons mis un petit pourcentage pour la chasse sous-marine, parce qu'il y a quelques chasseurs sous-marins qui prennent quelques dentis de temps en temps, mais c'est extrêmement minime. C'est un calcul qui a été fait, mais mon propos, c'est de vous dire : 9,5 tonnes, sur un an, pour tout le monde. Le panier des pêcheurs professionnels qui en vivent. Le matin, quand ils vont à bord de leur bateau de pêche, ils mettent déjà un ticket de centaines d'euros pour pouvoir avoir le droit de pêcher. Un bien commun, une ressource commune qui appartient à tout le monde. Mais le matin, ils ont déjà ça, donc ils prélèvent, entre eux et la pêche récréative, 9,5 tonnes. Ces pêcheurs industriels peuvent faire en un coup de sennes 500 kg. Vous voyez un peu où nous en sommes.

Tout simplement, c'est aussi une démonstration de l'effet réserve. Les derniers pêcheurs industriels de Méditerranée viennent à côté des réserves, où cela fonctionne. Il faut donc démultiplier nos moyens. Nous ne sommes pas armés, nous ne pouvons pas nous permettre de monter à bord et de nous faire rafaler. Je parle très crûment, mais c'est ce qu'il peut se passer. Nous sommes obligés de travailler avec les services de l'État, et je remercie la préfecture maritime de travailler avec nous. Avec Régis, c'est un travail au quotidien, de façon à ce que nous puissions arrêter cela.

J'ai été volontairement très rapidement sur quelques clichés, mais qui sont importants, la pêche industrielle versus la pêche artisanale, et puis surtout la volonté de notre collectivité de l'assemblée de Corse de soutenir la pêche artisanale.

Et vous dire également que l'outil réserve, l'outil AMP, l'outil réglementaire, est un outil de gestion de la pêche aussi. C'est un outil de gestion écosystémique. Nous ne pouvons pas simplement, les scientifiques sont partis, utiliser le revenu maximum durable par espèce. Pour certaines espèces, il est vrai qu'il faut l'étudier avec tout le monde, mais il faut aussi étudier les modèles de gestion écosystémique. Il faut donc regarder l'ensemble de l'écosystème, est-ce qu'il fonctionne bien ? Entre un dauphin qui va manger des petits poissons, de gros poissons qui vont manger des petits poissons jusqu'au fonctionnement même des algues, tout cela est un écosystème qui s'étudie. Nous l'avons fait en 2000, en 2010, et nous allons le refaire maintenant. Grâce à des modèles écosystémiques, nous montrons que la réserve de Bonifacio fonctionne très bien par rapport à beaucoup d'autres zones dans le monde, et tout cela avec des modèles utilisés dans les mers entières. Ces modèles-là sont des modèles très importants. Derrière, quand cela fonctionne, cela doit fonctionner. Nous ne pourrions pas déséquilibrer un écosystème en y ajoutant un poisson ou un autre, ce n'est pas possible. C'est extrêmement dangereux de faire cela. Il faut pouvoir avoir un écosystème qui fonctionne, et c'est pour cela que l'outil des AMP est aussi un bon outil de gestion de la pêche.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Merci. Je voudrais faire un constat : je pense qu'en Méditerranée, la pêche artisanale, et plus spécialement en Corse, est largement dominante. À part les thoniers de Sète, et effectivement quelques chaluts en Corse, c'est principalement en Méditerranée.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Les chalutiers ne sont pas des pêcheurs industriels.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Je le retire. Ce sont surtout les thoniers de Sète, donc principalement en Méditerranée. En Corse, c'est surtout de la pêche artisanale.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Essentiellement.

M. Antony HOTTIER, Commission particulière du débat public

Et la deuxième question, et après je passe la parole : y a-t-il une collaboration avec l'État italien sur la lutte contre la contrebande ?

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Cela fait même partie d'une loi, la loi de sécurité intérieure du ministre de l'Intérieur Darmanin, qui l'a mis dans un des considérants de sa loi. Il a été sensibilisé par les députés corses pour faire en sorte que les deux États fonctionnent sur ce problème spécifique de la lutte contre les pêcheurs industriels dans les Bouches de Bonifacio. Il y a eu des obligations de résultat, nous sommes donc en train de réellement mettre en place un dispositif qui fonctionne. Nous fonctionnons déjà localement par les informations que nous nous donnons assez régulièrement.

M. Gérard LELAURIN, association des plaisanciers de Bonifacio

Merci. Quelle différence y aura-t-il entre la déclaration actuelle d'intention de pêche et un éventuel permis de pêche ?

M. Alain TAFANI, Président de l'association de pilotage des ports de Corse-du-Sud

Le permis de pêche doit se construire tous ensemble. Un permis de pêche, nous devons travailler comme un permis de chasse. Les Italiens ont une obligation de déclaration pour tous les pêcheurs italiens, dans toutes les eaux italiennes. Les Espagnols, chaque région autonome a son propre permis de pêche à l'instar de la pêche en eau douce. En Catalogne, c'est 40 euros, et 17 euros en Galice, et vous avez le droit de pêcher. Vous êtes obligés d'aller sur le site Internet vous déclarer, puis vous payez votre forfait à la région. C'est un débat qui doit être mené avec toutes les fédérations, les associations de pêches, de façon à ce que nous puissions arriver à cela.

M. Gérard LELAURIN, association des plaisanciers de Bonifacio

Pour la pêche, nous parlions des dents. Je n'ai jamais pêché un denti depuis 40 ans que je vais à la pêche à Bonifacio, parce que je ne pêche pas le denti. Est-ce que comme pour la rivière, nous ne pourrions pas, comme en Irlande où l'on ne pêche pas le saumon, dire : « Je pêche le denti », et celui qui ne le pêche pas ne serait pas obligé d'avoir des limitations comme cette fameuse limitation des 400.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Nous sommes donc sur la question du denti ou d'autres espèces. Quand le matin, je vais à la chasse avec mon chien, je chasse une bécasse, j'ai une petite étiquette, je suis obligé de la mettre. Les plans de chasse, c'est ce qui se fait. Les plans de pêche, c'est ce qui se fait avec le thon. Je pense que nous allons arriver un jour, si on nous donne suffisamment de moyens, à pouvoir quantifier un nombre de prises qui soient durables pour le denti.

Pour les 400, c'est quand même une limitation. Nous serions favorables à travailler avec toutes les associations dans le sud de la Corse pour faire en sorte d'avoir une limitation globale sur toute la réserve, et travailler après espèce par espèce pour, s'il y a des limitations à faire dans les zones de protection renforcée, les faire de manière plus importante. Mais les 400, il faut que nous réfléchissions à l'échelle de la réserve pour faire en sorte de tout limiter.

M. Emmanuel DUBOURGET, association Pesca Passione

Bonjour. C'est vraiment intéressant. Nous sommes très contents d'être là, car nous avons pu écouter vos homologues italiens qui nous ont amené des informations très intéressantes. La Corse, la France, est le seul pays de Méditerranée où le mérrou est interdit. J'ai trouvé très intéressante la proposition qu'il a faite. Il y a quelque chose qui me dérange beaucoup là-dedans. En tant que pêcheurs, nous avons subi 43 ans de moratoire, nous nous sommes tenus à carreau sur le mérrou, et nous nous sommes pris il n'y a pas longtemps 10 ans sur le corb. Avant que des comptages ne soient faits, le moratoire a été signé.

Ce que je voudrais dire là-dessus, c'est que les moratoires amènent une pression de pêche supplémentaire sur d'autres espèces. Nous le voyons aujourd'hui avec le denti qui subit une pression de pêche, qui, peut-être, par la suite, va passer sous moratoire, nous ne savons pas. Nous nous retrouvons donc avec des moratoires qui amènent d'autres moratoires. Après 43 ans de moratoire, une législation intelligente avec tout le monde serait beaucoup plus intelligente que 10 ans. 10 ans ne se justifient pas, ne s'expliquent pas, nous ne les comprenons pas.

Nous sommes des pêcheurs insulaires, nous sommes d'ici. Si nous voulons pêcher un poisson, nous sommes traités de criminels. Nous allons être traduits en justice, si nous sommes attrapés en mer avec ce poisson-là, nous allons nous saisir le bateau, c'est la loi. C'est comme ça. On nous fait comprendre que cette espèce est en danger, mais cette espèce, nous la retrouvons à la carte de tous les restaurants. Là, elle n'est pas en danger.

Comme tu l'as dit tout à l'heure, le pêcheur professionnel, c'est son métier. J'ai été saisonnier sur Solenzara, je sais ce que c'est, la pêche professionnelle. Je suis très content de savoir que les pêcheurs pros peuvent faire de bonnes pêches. La pêche, c'est comme on peut, et pas comme on veut. C'est comme ça, la pêche, surtout chez les pros. Nous, c'est quand on a envie, c'est différent.

Ce que je trouverais intelligent, c'est mettre une réglementation. Je représente l'association Pesca Passione, nous l'avons proposé à des réunions, on nous a écoutés, puis on est parti, et nous n'avons rien compris, et tout le monde s'est fiché de ce que nous avons pu dire, c'est ce qu'il s'est passé à Corte. Nous avons assisté à ces réunions soi-disant pour « prendre une décision sur les moratoires », « une consultation sur le mérout et le corb », pour la reconduction. Les décisions avaient été prises au mois de mai à Marseille, apparemment, déjà. Tout était signé, donc c'était pour nous voir, pour nous dire bonjour, pour nous faire plaisir.

À quand une réelle volonté ? Monsieur le Maire l'a dit, de l'équilibre. À quand une réelle volonté de mettre tout le monde autour de la table sur un projet commun sur la mer, sur la protection de l'espèce et sur une possibilité de pêcher un poisson, tout simplement ? Nous avons les moyens techniques aujourd'hui, il suffit tout simplement d'avoir des applications. Cela est en train de se faire avec Cash Machine. Nous le savons, nous sommes au courant, nous nous sommes renseignés, nous aussi. Pourquoi n'en sommes-nous pas là ? Pourquoi en sommes-nous encore à 10 ans de moratoire qui tombent comme un couperet ? Nous nous posons cette question, c'est une injustice.

Nous pouvons faire du maillage, du bagage électronique avec une photographie de récupération du volet alimentaire. Nous fréquentons, en une journée, nous, apnéistes, peut-être 40 points différents GPS sur des zones. Nous pouvons recueillir de l'information, nous avons de la vidéo. J'apprends qu'il n'y a que ceux des 400 à la canne à qui l'on prend des informations. Vous vous rendez compte ? Ce sont des données, et on décide de ne pas les prendre en compte. Nous le disons depuis des années, nous avons fait des réunions à Corte. Monsieur Durieux a été incapable, je suis triste qu'il soit parti, de nous donner un chiffre sur le pourcentage du cheptel de mérout à Corte, après 43 ans de moratoire. Nous avons donc besoin de réponse. Merci.

M. Jean-Michel BERETTI, association Pesca Passione

C'est au bout de 43 ans de moratoire que je me demande ce qui nous empêche de mettre une autorisation de pêche dans le mérout. Où en sommes-nous au niveau du mérout ? Qu'est-ce qui nous empêche de mettre une autorisation de pêche sur le mérout, à savoir des quotas, des périodes d'ouverture, de fermeture ? D'un côté, nous crions qu'il y a énormément de mérouts, que nous envoyons énormément. Vous, scientifiques, vous êtes apparemment contre. Et d'un autre côté, nous nous sommes retrouvés avec une vidéo qui n'a échappé à personne, je pense, de centaines de kilos de mérouts qui ont été pris ici à Bonifacio, qui sont débarqués en Espagne. Je pense qu'il faudrait peut-être revoir la copie.

Nous allons également rapidement parler du corb. Le corb, un moratoire a été mis en place en 2013 par principe de précaution, par rapport à la France. 2018, reconduction. Les comptages ont commencé en 2018. Le corb, c'est un poisson qui ne se prend qu'en apnée, qu'en chasse sous-marine. À la canne, c'est très rare. C'est donc un poisson qui ne peut se prendre que par les professionnels, qui peut se prendre par les pêcheurs amateurs, mais qui ne se prend pas à la canne. Où est le problème sur ce poisson ?

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Je vais me lancer dans les discussions, et je préfère le faire là qu'au Forum. Je vais vous le dire franchement, au mois de décembre... Vous étiez bien organisés au Forum, mais à 8h du matin, c'est peut-être moins évident.

Je travaille depuis 1988 sur ce poisson. Quand nous avons commencé à travailler dessus, y compris les scientifiques nous disaient : « Les vieux mérours, il faut les tuer ». Grâce à la protection que nous avons mise en place, nous avons pu nous apercevoir, je ne vais pas vous faire tous les traits de vie du mérour, mais le mérour, c'est surtout et avant tout un poisson à croissance très lente. Un mérour de 25 kg, c'est un mérour qui a plus de 35 ans, 40 ans. Pour le corb, c'est pareil. Ce sont donc des poissons qui ont une croissance très lente. Pour cela, ils ont des statuts d'espèces vulnérables, qui sont reconnus par l'IUCN, par toutes les institutions, par l'ensemble des gens qui travaillent sur l'état de conservation de ces animaux, comme des poissons qui sont sur des listes rouges sur lesquelles il faut faire attention.

Pour reprendre les différences, pour nous, une réserve intégrale, c'est globalement tout ce qui se passe bien. Au bout de 30 ou 40 ans, nous avons des équilibres, parce que globalement, la maison est pleine et tout fonctionne assez bien. Vous avez vu les différences entre ce qu'il se passe pour le mérour dans une réserve intégrale, bien évidemment avec des habitats, vous êtes chasseurs, pas besoin de faire des cours d'écologie pendant 5 ans pour cela, vous savez très bien qu'il y a des habitats où il y a du mérour et d'autres où il n'y en a pas, et pour le corb, c'est pareil. Il faut attendre longtemps pour avoir, à un moment donné, un niveau de prélèvement possible.

Il faut attendre longtemps, parce que je suis désolé, la biomasse de mérours, j'ai suffisamment d'expérience dans les zones à l'extérieur des réserves pour vous dire que nous ne sommes absolument pas au même niveau que ce que nous avons sur la Vacca, sur la zone des Lavezzi, y compris quand les pêcheurs professionnels pêchent avec du palangre. Nous ne cachons absolument pas ce que font les pêcheurs professionnels. Je n'ai pas été jusqu'à vous montrer toutes les structures démographiques des prises de toute la Corse et à Bonifacio, et même sur ceux qui sont vraiment identifiés sur les Lavezzi, parce que nous suivons cela, nous savons très bien ce qui est pris.

Qu'est-ce qui est pris de manière durable ? Les pêcheurs professionnels, on peut sortir une vidéo de 100 kg qui ont été pris. Je ne vais pas faire la défense, les pêcheurs sont là, quelqu'un qui ne sort pas pendant un mois et demi parce qu'il fait mauvais temps, qui fait sa sortie aux palangres et qui trouve son circuit de vente... Je préfère vous dire que ça me choque qu'on utilise les réseaux sociaux. Les réseaux sociaux, on les monte, et en fait ce que l'on veut. Il y a un parti pris, et nous vous l'avons montré. Nous savons très bien, et je l'ai dit dernièrement au groupe d'étude du mérour où nous sommes allés faire des présentations avec Marie-Catherine. Nous leur avons dit : « Nous suivons ce qu'il se passe sous l'eau, nous suivons ce qu'il se passe sur les prises, et à un moment donné, nous sommes en équilibre sur certaines zones. » Pour l'instant, sur la situation du mérour, la réponse que je vais vous faire n'est pas qu'une réponse sur la biologie. Aujourd'hui encore, il n'y a pas suffisamment de moyens de surveillance autour des côtes de Corse pour faire en sorte que nous puissions laisser un poisson ou deux sur la pêche. C'est un avis personnel. Il faut que nous puissions renforcer nos moyens, qu'il y ait un permis de pêche, que nous puissions étudier...

M. Emmanuel DUBOURGET, association Pesca Passione

Cela fait partie de nos propositions.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Vous êtes chasseur sous-marin, mais il n'y a pas que les chasseurs sous-marins qui prennent des mérours. Il y a aussi la traîne lente qui pose un gros problème. La traîne lente avec un calamar vivant qui passe pour le denti, quand il y a un mérour qui passe devant, même s'il remonte et même s'il est relâché, le poisson meurt à 70 ou 90 %.

M. Emmanuel DUBOURGET, association Pesca Passione

Cela fait partie de nos propositions, ce n'est pas un problème.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Excusez-moi, mais je tiens à signaler que je n'étais pas présent personnellement à Corte. Parce que moi, à Corte, je vous aurais tenu le même discours.

M. Emmanuel DUBOURGET, association Pesca Passione

Mais nous aurions eu une réponse. À Corte, nous ne l'avons pas eue, le PV peut en témoigner.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Je n'ai pas été invité à Corte.

M. Emmanuel DUBOURGET, association Pesca Passione

Maintenant, je voudrais revenir juste sur un point. Vous en êtes venus aux réseaux sociaux, ce sont les autorités espagnoles qui ont communiqué, ce ne sont pas les réseaux sociaux. C'est apparu dans la presse.

Brouhaha

Mais moi, cela ne me dérange pas. Moi, je suis content que tu gagnes ta vie, ça ne me dérange pas.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Excusez-moi, je ne voudrais absolument pas créer un problème entre les gens.

M. Emmanuel DUBOURGET, association Pesca Passione

Il va falloir aborder... Il faut que nous arrivions à discuter, c'est important.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Les réseaux sociaux, c'est monté. À un moment donné, il faut que nous puissions nous dire, vous comme nous, et je l'ai dit à Bastia l'autre jour à vos collègues, si on fait un permis de pêche, si on arrive à savoir combien on a de mérous disponibles sous l'eau, combien on choisit d'en laisser pour la pêche artisanale. Parce que la pêche artisanale, si on a envie de la sauver, il va falloir que l'on dise : « Les pêcheurs artisans, ils peuvent en prendre tant ». Nous sommes dans une situation où la pêche récréative, nous étudierons les possibilités. Nous sommes aussi dans une très bonne situation en Corse. Si nous n'étions pas dans cette situation, nous ne nous la poserions pas. Nous avons un problème de riche. Je ne pense pas qu'en Sardaigne, ils soient dans ces logiques vis-à-vis du mérrou.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Je suis désolé, mais comme c'est enregistré, la discussion devient bien bilatérale... Vous souhaitez intervenir ?

M. Philippe BOTTI

Je suis là en tant que représentant du syndicat du pescadori corse. Je ne vais pas vous répondre directement, car cela ne me concerne pas. La vidéo que vous avez vue, il y avait 3 jours de pêche, juste une petite précision.

J'aimerais que l'on revienne sur ce qui nous concerne principalement, la première image qui nous a été présentée sur ce que préconise l'État pour les nouvelles zones de fermeture...

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Ce n'est pas une zone de fermeture, ce sont des cartographies qui permettent à tout le monde de réagir par rapport à des zones de sensibilité. C'est pour cela que j'ai même dit qu'à Scandola, il y avait une zone de sensibilité importante. Ce ne sont pas forcément des zones qui seront fermées demain.

M. Philippe BOTTI

D'accord. C'est dans les clous, parce qu'il y a une réunion le 15 mars sur le continent, ils vont en parler aussi. J'ai vu tout en jaune sur la côte orientale. Si vous fermez la côte orientale, il n'y a plus de pêcheurs, je vous le dis.

Je veux juste faire un petit point historique. En 89, j'ai commencé la pêche en tant que marin avec mon père, famille de pêcheurs. Il y avait plus de 400 bateaux en Corse, il y avait 22 chalutiers. Aujourd'hui, nous sommes 156 pêcheurs, il y a 5 chalutiers, dont 4 actifs. La réduction de l'effort de pêche, elle est faite d'office, puisque nous sommes en voie de disparition. Avec toutes les interdictions que nous avons, bientôt, nous ne pourrons plus travailler. Vous, c'est votre plaisir. Nous, c'est notre profession. Nous payons des charges, nous remplissons des fiches de paie journalières pour savoir ce que nous pêchons, à quelle heure on est sorti, etc.

Sur le chalutage, c'est toujours dans les clous. J'ai 35 ans de métier, j'étais à la petite pêche, j'ai voulu prendre un chalutier de petite pêche aussi pour changer de métier, mais j'ai fait la plus grosse connerie de ma vie. Nous sommes fliqués comme pas possible, je ne le savais pas. Des interdictions, nous en avons en veux-tu en voilà.

Aucune étude scientifique n'a été faite en Corse sur le merlu, sur la crevette rouge. Nous avons eu une réunion, nous avons réussi à nous infiltrer à une réunion WestMED au mois de décembre. L'IFREMER exposait pour prendre les interdictions de pêche chez nous. Étude scientifique golfe du Lion sur le merlu : nous avons mangé une interdiction, alors que nous, il n'y a aucune étude. Et sur la crevette rouge, ils se

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

sont basés sur l'étude italienne pour nous imposer des quotas de crevette rouge et des interdictions de pêche pendant 3 mois dans l'année à moins de 100 mètres de fond. Sauf que sur le continent, vu que les espèces étaient en danger, ils ont eu des arrêts temporaires, des sorties de plans de bateaux à la casse. Et nous, vu que ce n'est pas en surpêche, nous n'avons eu accès à rien d'autre que des restrictions.

Il faut arrêter. Ce que nous demandons, c'est un plan de gestion corse, sortir de WestMED, parce que cela ne nous concerne pas. Il n'y a aucune étude de faite là-dessus, donc il faut que cela soit pris régionalement, puisqu'il y a des élus, là, que nous arrivions à avoir un plan de gestion de la pêche en Corse. Nous avons 1000 km de côtes, nous ne sommes que 156 pêcheurs. Nous avons la chance, à Bonifacio, d'être une prud'homie où des jeunes s'installent. Deux se sont installés l'année dernière. Ce que nous voulons, c'est installer des jeunes. Nous, nous sommes sur la sortie. Nous ne voulons pas que le métier disparaisse. Et je tiens à remercier le maire pour ses propos tout à l'heure, et l'aide qu'il apporte à la pêche à Bonifacio.

Et avec Jean-Michel, petite parenthèse sur le mérrou, je suis un des premiers à avoir collaboré avec Jean-Michel, au début, quand j'ai commencé la pêche, à lui donner des écailles de mérrou, mesurer le mérrou et tout cela.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Et je t'en remercie.

M. Philippe BOTTI

Je vous remercie.

Applaudissements

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous arrivons à la fin de cette réunion. Nous avons 30 minutes de retard. Cela fait quelques réunions que je fais en Corse, et les questions courtes font souvent des réponses très longues.

M. Jean-Michel SAULI, Agence BWA Yachting Corsica

Ce sont des débats passionnants. D'ailleurs, nous voyons bien la problématique chez tous les acteurs qui travaillent, que ce soit la pêche professionnelle ou récréative. Nous, agents maritimes, dans le tourisme, je profite de la présence des élus de la CDC et des services de l'État, il était question d'un parlement de la mer Corse. Je pense que ce dernier résoudrait pas mal de problèmes, et pourrait nous permettre d'échanger avec Monsieur Botti, avec Manu et d'autres, parce que nous sommes prêts à discuter et à travailler ensemble pour l'avenir de notre profession. C'est pour cela que je pose la question : quid du parlement de la mer en Corse ? Nous l'attendons depuis un petit moment. Merci beaucoup.

M. Jean-Michel CULIOLI, Chef du service Aires protégées de la Mer, des Îles et du Littoral - OEC

Je peux simplement vous dire que cette idée de parlement de la mer en Corse, qui existe bien sûr sur le continent, a été évoquée dans le débat public en Corse.

M. Sébastien FOURMY, Commission particulière du débat public

Nous l'avons entendue pas plus tard qu'hier à Ajaccio, et donc encore aujourd'hui.

Cela me paraît être une belle ouverture pour une conclusion, si je peux me permettre.

Merci beaucoup, le temps de vous remercier toutes et tous d'être venus à cette après-midi de débat. Merci, Monsieur le Maire, de nous avoir accueillis, merci à toutes les personnes qui sont venues contribuer, qui ont pris de leur temps pour faire les contributions, à nos collègues sardes de Monsieur Culioli qui ont fait le déplacement. Merci à vous, merci beaucoup d'être venus, grazie. Merci beaucoup, Monsieur Michel. Au revoir, bonne journée.