

# Installation d'un mouillage pour « Flamingo »

Mission d'étude technique

---

## **NOTICE DE PRESENTATION** **EXAMEN CAS PAR CAS – ANNEXE 6**

Affaire : CORJIM 44-2021

Référence du document : EXP-MEM-02-0

Juin 2021



### Edition du document

	Nom	Date
Rédigé par	Etienne SAVIGNY	10/06/2021
Vérifié par	Stephan LENORMAND	10/06/2021
Validé par	Stephan LENORMAND	10/06/2021

### Versions et modifications

Version	Date	Description	Modifications
0	10/06/2021	Notice de présentation	Version initiale

### Identification du Maître d'ouvrage :

**SCI LAS BRISAS**  
*Villa Las Brisas*  
*Les Parcs de Saint-Tropez*  
83990 – SAINT-TROPEZ  
représenté par  
M. Gaston MURRAY

### Identification du bureau d'études :



**CORINTHE Ingénierie**  
890 chemin du Peyrat  
ZA du Grand Pont  
83310 GRIMAUD  
Tél : +33 [0] 4.94.97.05.25



## SOMMAIRE

0	PRESENTATION DU DEMANDEUR.....	5
1	Localisation du projet.....	6
2	Contexte.....	8
2.1	Arrêtés.....	8
2.2	Problématique.....	8
2.3	Navire.....	9
3	Conditions environnementales sur le site.....	11
3.1	Inspection Faune-Flore.....	11
3.2	La bathymétrie.....	14
4	Nature, consistance, volume et objet des travaux.....	16
4.1	Rubriques applicables.....	16
4.2	Description du projet.....	16
5	Travaux.....	18
5.1	Coûts estimatifs.....	18
5.2	Planning.....	18
6	Méthodologie de réalisation.....	18
7	Incidence du projet sur l'environnement.....	19
7.1	Milieu physique.....	19
7.1.1	Le dispositif d'ancrage écologique.....	19
7.1.2	Impacts sur les milieux marin et naturel.....	19
7.1.3	Bruit sous-marin.....	19
7.2	Réversibilité de l'ouvrage.....	20
7.2.1	Travaux de démantèlement des ouvrages.....	21
7.2.2	Impacts en cas de démantèlement des ouvrages.....	21
7.3	Mesures correctives et compensatoires.....	21
7.4	Raisons pour lesquelles le projet a été retenu.....	22

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1	: Vue de la propriété « Las brisas ».....	9
Figure 2	: certificat d'enregistrement du navire.....	9
Figure 3	: Extrait carte DONIA.....	11
Figure 4	: Plan de positionnement proposé.....	12
Figure 5	: Vue de la zone d'implantation.....	13
Figure 6	: Morphologie de la pente continentale d'après Bourcart, 1958 dans Orsolini, 1978.....	14
Figure 7	: Bathymétrie interpolée devant et dans le Golfe de Saint-Tropez.....	15
Figure 16	: Echelle d'indication d'ambiances sonores.....	20



## Installation d'un mouillage au droit de la Villa Las Brisas Notice de présentation



### TABLEAUX

Tableau 1 : Extrait de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement .....	16
Tableau 3 : Mesures correctives.....	22



## **0 PRESENTATION DU DEMANDEUR**

**SCI LAS BRISAS**

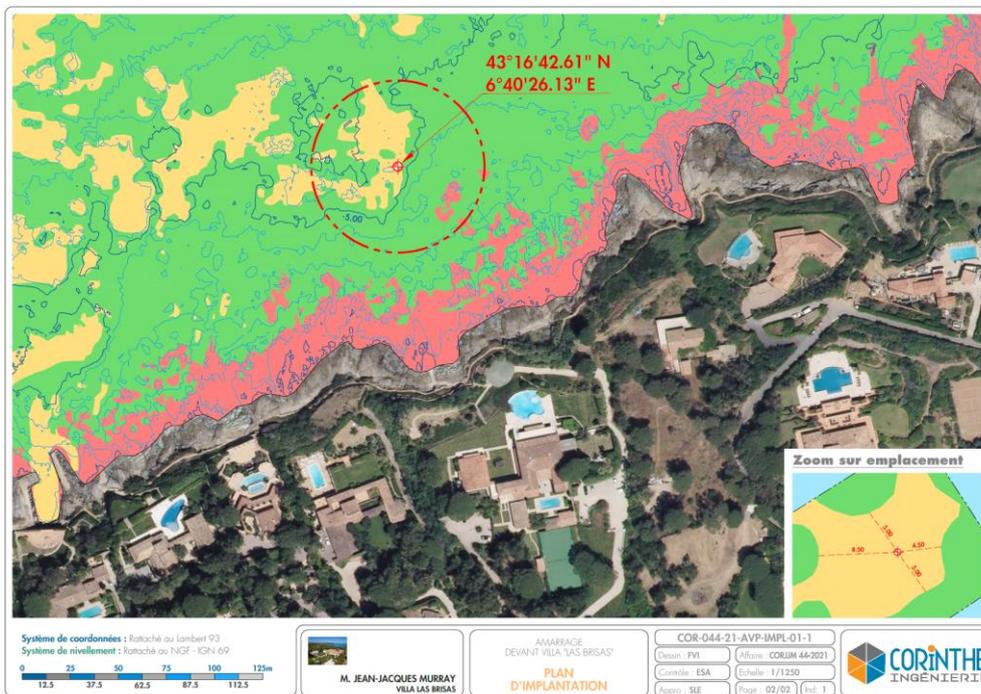
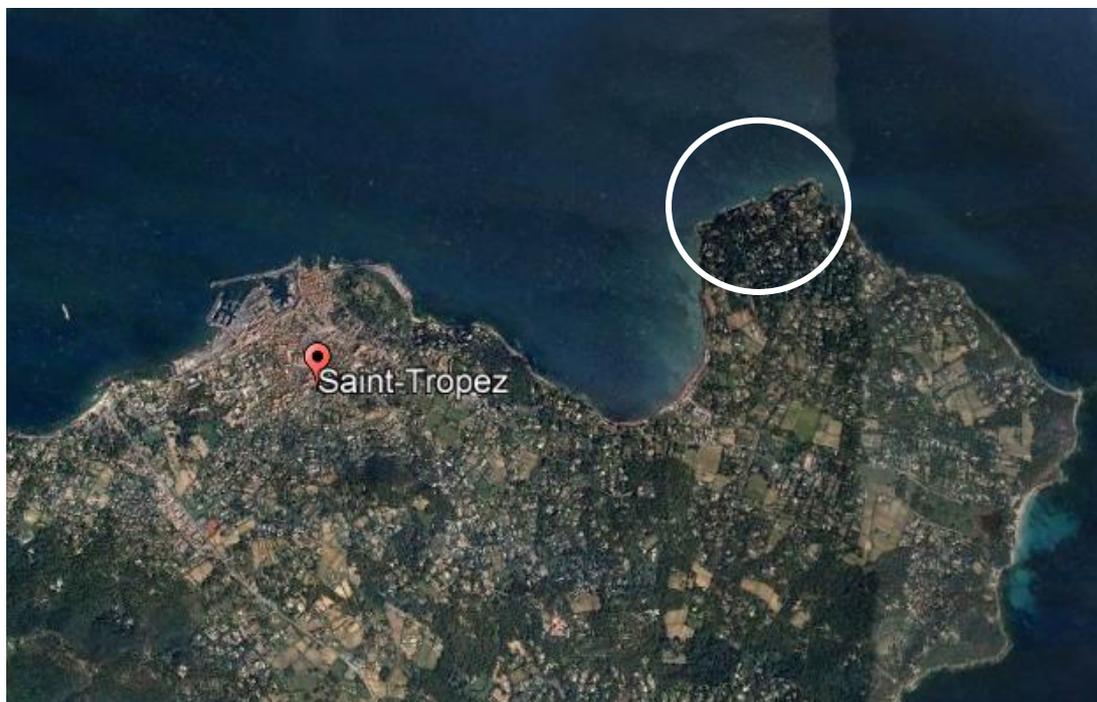
*Villa Las Brisas*  
*Les Parcs de Saint-Tropez*  
*83990 – SAINT-TROPEZ*

représenté par  
M. Gaston MURRAY



## 1 LOCALISATION DU PROJET

La zone de projet se situe au niveau du Cap St Pierre, sur la commune de Saint-Tropez, dans le département du Var (83).



Les coordonnées d'implantation du point d'ancrage seront donc les suivantes :

- ▶ 43°16'42.61" N
- ▶ 06°40'26.13" E



**Installation d'un mouillage au droit de la Villa Las Brisas**  
**Notice de présentation**





## 2 CONTEXTE

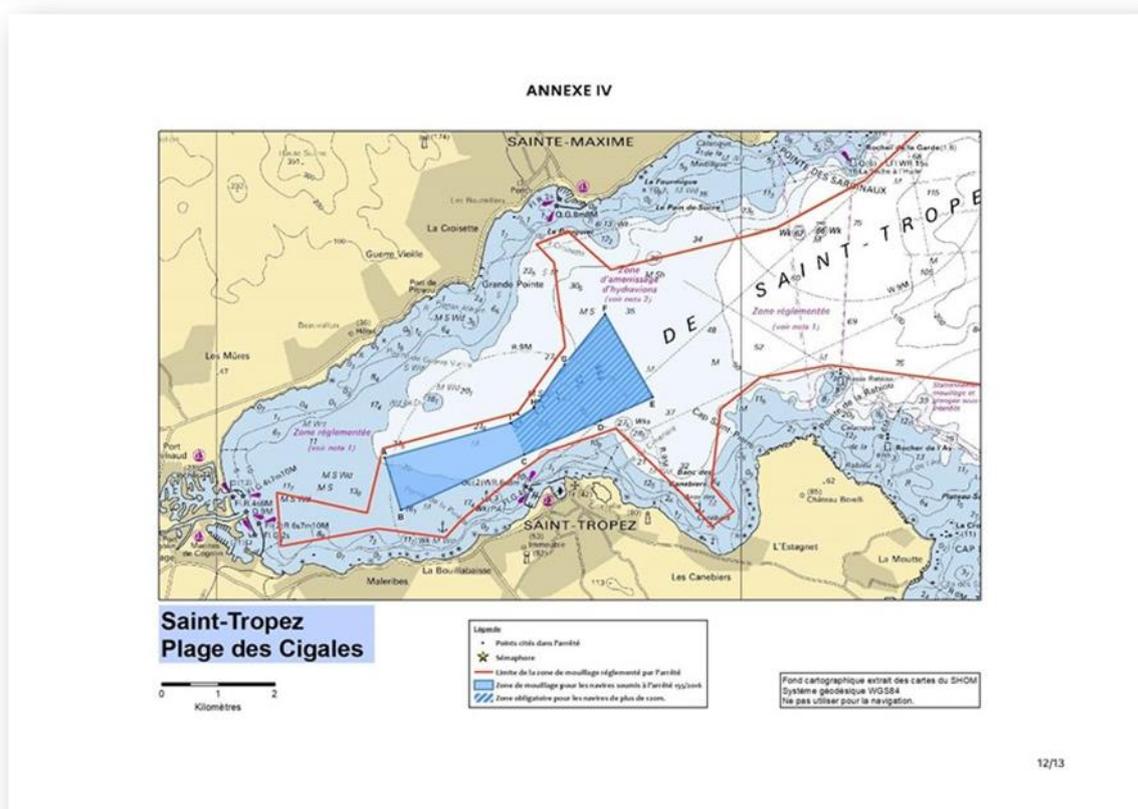
### 2.1 ARRETES

La préfecture maritime a pris un arrêté en 2019 : 123/2019 FIXANT LE CADRE GÉNÉRAL DU MOUILLAGE ET DE L'ARRET DES NAVIRES DANS LES EAUX INTÉRIEURES ET TERRITORIALES FRANÇAISES DE MÉDITERRANÉE.

Celui-ci stipule à l'article 6.2 : « Il est ainsi interdit de mouiller dans une zone correspondant à un habitat d'espèces végétales marines protégées lorsque cette action est susceptible de lui porter atteinte »

Par la suite, l'arrêté 248/2020 est venu à préciser que l'amarrage dans la zone de posidonie pour les navires de plus de 24 m était interdit.

Cet arrêté précise la zone de la limite d'amarrage dans la baie de St Tropez et en particulier devant le Parc.



Dès lors, il n'est officiellement plus possible de jeter l'ancre devant la villa Las Brisas dans la bande préservée.

### 2.2 PROBLEMATIQUE

Monsieur MURRAY propriétaire de la maison « Las Brisas » située dans les Parcs de SAINT-TROPEZ souhaite la mise en place d'une bouée d'amarrage devant la villa précitée dans les Parcs de Saint-Tropez.



## Installation d'un mouillage au droit de la Villa Las Brisas

### Notice de présentation



Figure 1 : Vue de la propriété « Las brisas »

Le client souhaite pouvoir amarrer son navire par temps calme devant chez lui sans détruire la posidonie. Il dispose d'une place au port par ailleurs.

### 2.3 NAVIRE

Le navire de projet dont dispose M Murray est le bateau Flamingo dont l'acte de propriété est présenté ci-dessous.

PARTICULARS OF SHIP		
NAME OF SHIP	NUMBER, YEAR AND PORT OF REGISTRY	OFFICIAL NUMBER
FLAMINGO	98 IN 2020, GEORGE TOWN	750193
NAME & ADDRESS OF BUILDERS	TYPE OF SHIP	
OVERMARINE GROUP S.p.A VIA DEL PORTO 2 55049 VIAREGGIO (LU) ITALY	PLEASURE YACHT	
	MATERIAL USED TO CONSTRUCT HULL	IMO NUMBER (IF ANY)
	GLASS REINFORCED PLASTIC	-
NUMBER, YEAR AND PORT OF PREVIOUS REGISTRY (IF ANY)	DATE KEEL LAID	
BUN	2015	
		DATE MEASURED
		6-AUG-2020
PRINCIPAL DIMENSIONS		
LENGTH (m):	23.38	THE TONNAGE(S) OF THIS SHIP IN ACCORDANCE WITH HER CAYMAN ISLANDS TONNAGE CERTIFICATE IS:
BREADTH (m):	6.60	
MOULDED DEPTH (m):	3.20	
MOULDED DRAUGHT (m):	1.17	
OVERALL LENGTH (m):	28.27	
		TONNAGE(GROSS AND NET):
		95.53
		-
		-
		<i>For ships under 24 metres length, the tonnage is the gross tonnage and net tonnage.</i>
PARTICULARS OF ACCOMMODATION		
NUMBER OF SEAMEN (INCLUDING APPRENTICES) FOR WHOM ACCOMMODATION IS PROVIDED:		-
NUMBER OF PASSENGERS FOR WHOM ACCOMMODATION IS PROVIDED:		-
ENGINE AND BOILER PARTICULARS		
DESCRIPTION OF ENGINES	NAME & ADDRESS OF ENGINE MAKERS	ENGINE DETAILS
INTERNAL COMBUSTION	MTU MAYBACHPLATZ 1 88045 FRIEDRICHSHAFEN GERMANY	NO. OF SETS: 2 NO. OF SHAFTS: 2 WHEN MADE: 2011
NUMBER OF CYLINDERS IN EACH SET	DIAMETER OF CYLINDERS (mm)	LENGTH OF STROKE (mm)
16	135	156
DESCRIPTION OF BOILERS	NAME & ADDRESS OF BOILER MAKERS	BOILER DETAILS
-	-	NUMBER: - WORKING PRESSURE: - WHEN MADE: -
ADDITIONAL PARTICULARS		
ESTIMATED BRAKE POWER (kW)	ESTIMATED SPEED OF SHIP (knots)	METHOD OF PROPULSION
3878	40	MOTOR
NAME AND ADDRESS OF THE OWNER		NUMBER OF SIXTY-FOURTH SHARES
SCP FLAMINGO 2020 L'ESTORIL 31 AVENUE PRINCESSE GRACE 9800 MONACO		64 SHARES
DATED AT GEORGE TOWN, CAYMAN ISLANDS ON 9 December 2020.		

Figure 2: certificat d'enregistrement du navire



## Installation d'un mouillage au droit de la Villa Las Brisas

### Notice de présentation

Néanmoins pour les besoins de l'étude est en vue d'une éventuelle acquisition d'un nouveau bateau, il a été convenu de retenir les dimensions suivantes pour le dimensionnement du mouillage.

Longueur du navire L (Lpp pris égale à L)	33
Largeur du navire B	7
Tirant d'eau $t_0$	1.30
Surface projetée du navire exposée au vent de bout (« petite surface ») $A_T$	26,25 m <sup>2</sup>
Surface projetée du navire exposée au vent de travers (« grande surface ») $A_L$	115,50 m <sup>2</sup>
Surface du maître-couple longitudinal « grande section immergée », $A_{Lc}$	115,50 m <sup>2</sup>
Surface du maître-couple transversal du navire « petite section immergée », $A_{Tc}$	9,75 m <sup>2</sup>



### 3 CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES SUR LE SITE

#### 3.1 INSPECTION FAUNE-FLORE

La cartographie DONIA permet d'approcher la présence d'herbiers de posidonies.

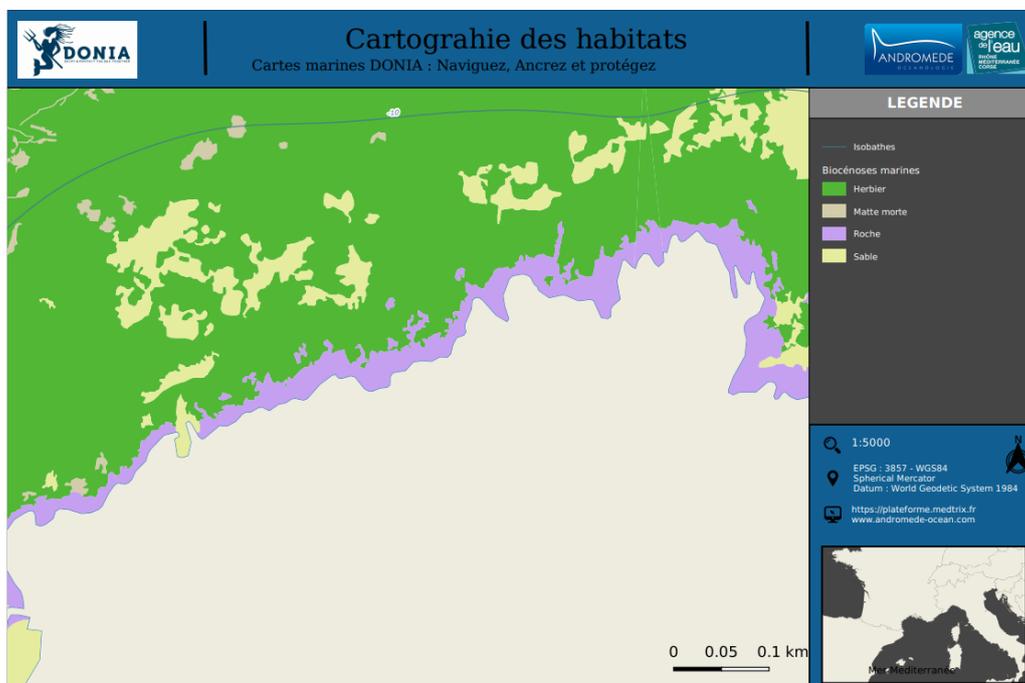


Figure 3 : Extrait carte DONIA

Il s'avère que nous sommes dans une zone à forte présence de cet herbier protégé.

La première étape consiste donc à déterminer précisément le contour des espèces protégées dans l'environnement de la zone de mouillage souhaitée

Il a donc été procédé à une cartographie de « surfaces propices », donc dépourvues de posidonies vivantes, permettant une phase travaux et une phase exploitation sans engendrer de dommages aux enjeux écologiques du site.

Le principe serait de rechercher ces surfaces circulaires ou carrée dépourvues d'herbier vivant. Dans la cas de la solution « ancrage écologique » les surfaces (leur centre) seraient alors positionnées précisément entre-elles afin d'établir la cartographie nécessaire au dimensionnement d'un ancrage écologique « sur-mesure » avec la possibilité de plusieurs points de fixation.

La société P2A est donc intervenue le 23 avril 2021 au point suivant défini comme des points d'installation potentiel.

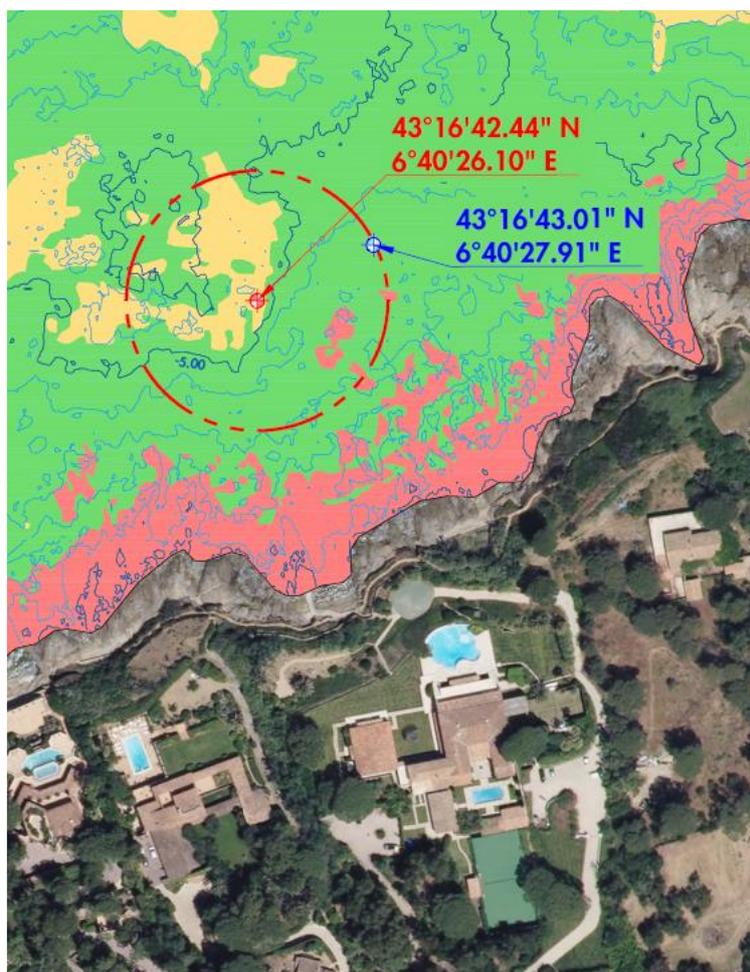


Figure 4 : Plan de positionnement proposé

Le rapport d'intervention de P2A est joint en annexe à ce document.

Celui-ci conclut néanmoins sur les points suivants :

## 5. Conclusions

La zone envisagée pour l'implantation de l'ancre est localisée dans une zone de matte morte, en bordure d'herbier.

Il est possible de procéder à l'installation d'un ancre individuel simple à condition que les scaphandriers soient sensibilisés à prendre garde à ne pas endommager l'herbier lors de leur intervention.

Cependant, et afin de limiter l'impact potentiel de l'opération sur l'herbier de posidonie, il est recommandé d'envisager de déplacer le point d'implantation au centre de la zone sableuse, qui fait presque 10 m de diamètre.

En revanche, la zone centrée sur le point P2 est intégralement couverte d'herbier de posidonie très dense et n'est pas appropriée à l'implantation d'un ancre.



## Installation d'un mouillage au droit de la Villa Las Brisas

### Notice de présentation

Fort de ces recommandations, il a été retenu les éléments suivants :

- ▶ Abandon du point P2 situé dans la posidonie
- ▶ Décalage du point P1 pour l'implanter dans la tache de sable

Par ailleurs, P2A nous a fourni le détail du relevé de la posidonies permettant d'implanter avec précision l'ancre.

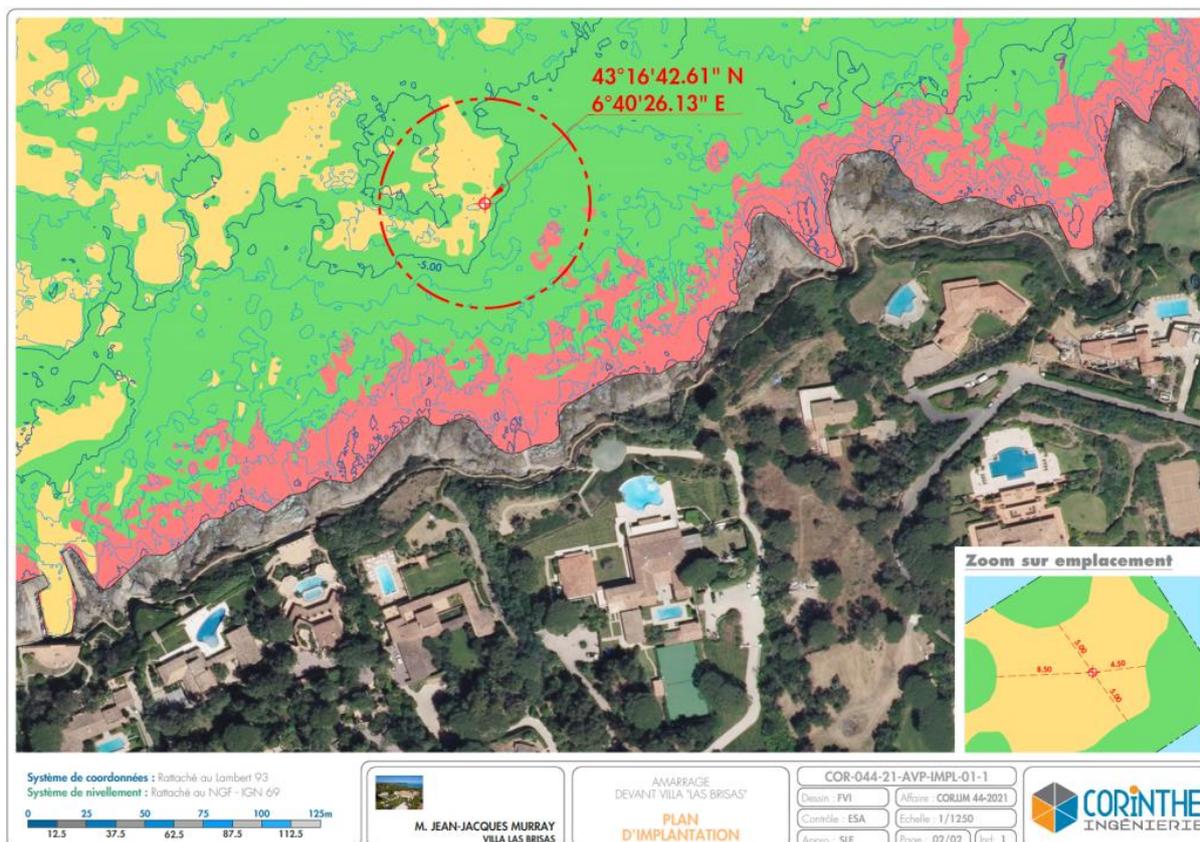


Figure 5 : Vue de la zone d'implantation



### 3.2 LA BATHYMETRIE

Le plateau continental qui borde le littoral de la zone d'étude présente une extension très variable suivant les secteurs : très étroites au niveau du cap Lardier (800 m) du Cap Nègre (tombants importants), plus large avec des faciès diversifiés sur une distance de 6 km au large de la presqu'île de Saint-Tropez

Plusieurs îles et îlots le long de la côte rocheuse (Sardinaux, Caps Saint Tropez, etc.) et de nombreuses remontées rocheuses sous-marines remarquables (Nioulargue par exemple) constituent des repères importants en mer et des points d'intérêt pour les faunes et flores aquatiques.

La pente continentale est entaillée de nombreux canyons sous-marins à pentes très fortes, orientés dans le sens du courant liguro-provençal ce qui est rare sur la façade méditerranéenne :

- ▶ Le canyon des Stoéchades ;
- ▶ Les canyons de Cavalaire et de Bonporteau ;
- ▶ Les canyons de Camarat ;
- ▶ Le canyon de Pampelonne ;
- ▶ Le canyon de Saint-Tropez.

Les deux canyons majeurs sont ceux des Stoéchades (avec son extension vers celui de Cavalaire) et celui de St Tropez.

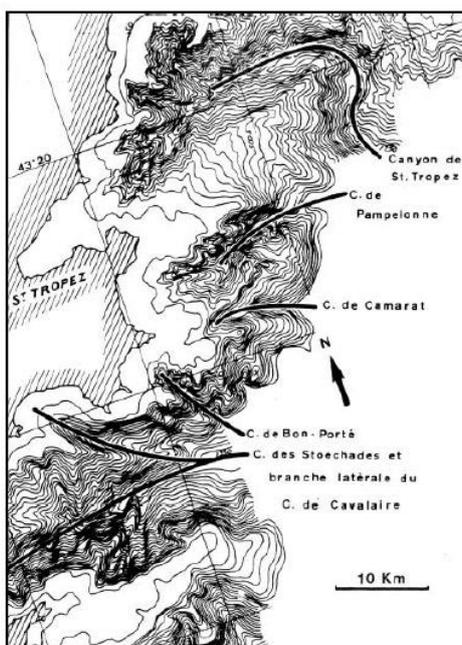
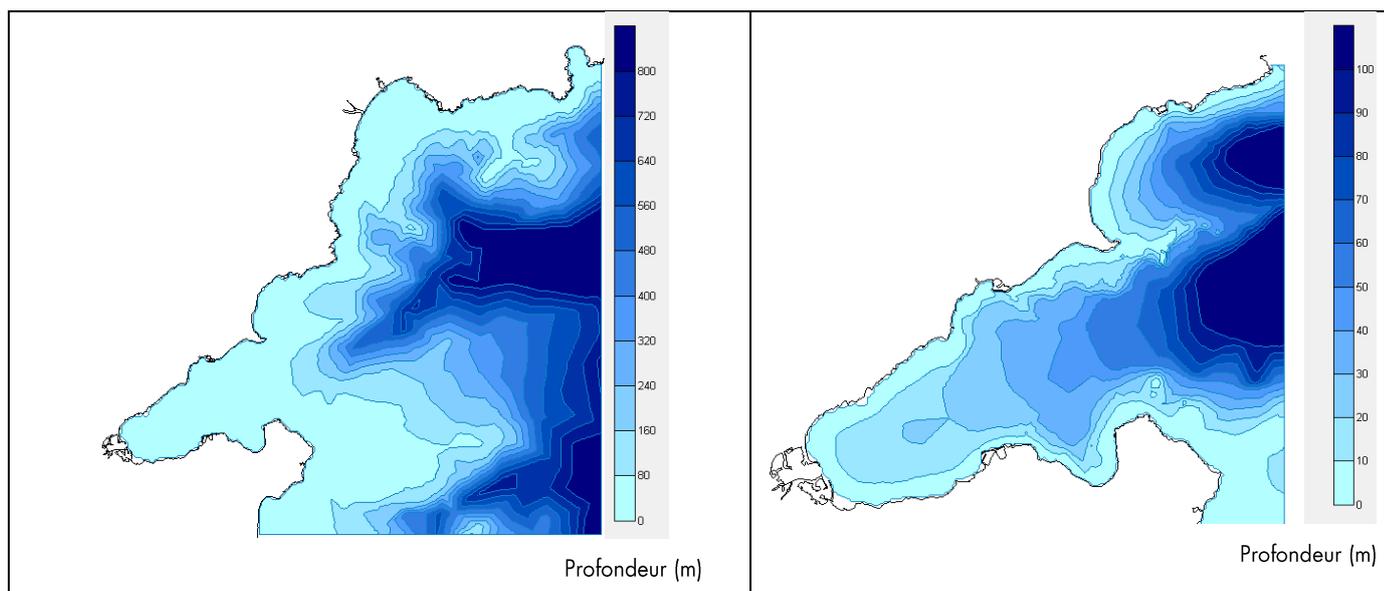


Figure 6 : Morphologie de la pente continentale d'après Bourcart, 1958 dans Orsolini, 1978

Le bureau d'étude Corinthe Ingénierie a compilé les données bathymétriques suivantes :

- ▶ Au large : données issues des cartes numériques éditées par le SHOM (« abords de Saint-Tropez » ; « De Toulon à Cavalaire sur Mer ») ;
- ▶ Zone littorale : données Litto3D numériques (modèle numérique altimétrique de référence, sur la frange du littoral métropolitain et ultramarin).

L'image ci-dessous représente la bathymétrie interpolée dans le Golfe de Saint-Tropez et une zone plus étendue au large.



*Figure 7 : Bathymétrie interpolée devant et dans le Golfe de Saint-Tropez*



## 4 NATURE, CONSISTANCE, VOLUME ET OBJET DES TRAVAUX

### 4.1 RUBRIQUES APPLICABLES

L'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement précise le type de dossier applicable en fonction des différentes catégories de projets. Dans le cadre des projets touchant aux milieux aquatiques, littoraux et maritimes, la rubrique applicable dans le cadre du projet est la suivante :

Catégories de projets	Projets soumis à évaluation environnementale	Projets soumis à examen au cas par cas
9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales		d) Zones de mouillages et d'équipements légers.

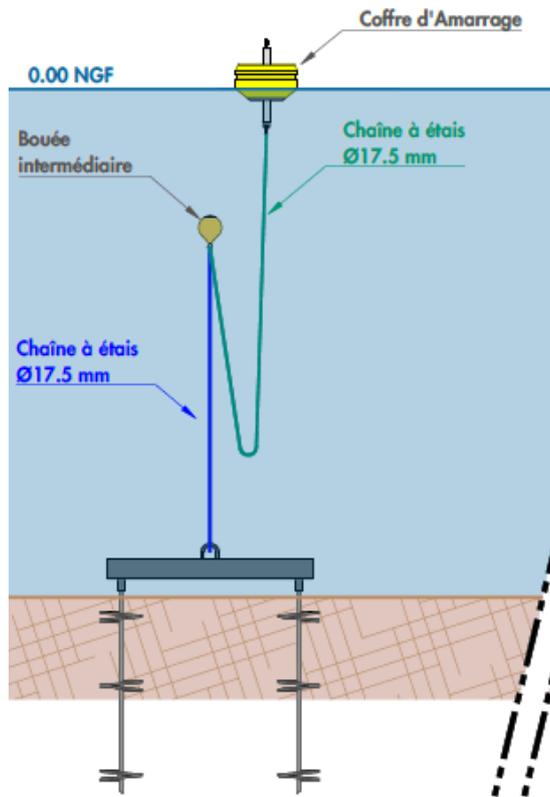
Tableau 1 : Extrait de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement

**Compte tenu de la nature des travaux (création d'un mouillage), et conformément à la rubrique 9.d) de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement, un dossier d'examen au cas par cas est nécessaire.**

### 4.2 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste en la réalisation d'un mouillage unique saisonnier pour un navire de moyenne plaisance qui dispose d'une place au port de Saint Tropez.

Ce mouillage sera constitué tel que suit :



Un coffre d'amarrage permettra au navire de s'amarrer. Le coffre sera relié au système d'ancrage écologique par l'intermédiaire d'une chaîne à étais.



## Installation d'un mouillage au droit de la Villa Las Brisas Notice de présentation

Une bouée de sub-surface empêchera le ragage de la chaîne sur le fond marin.

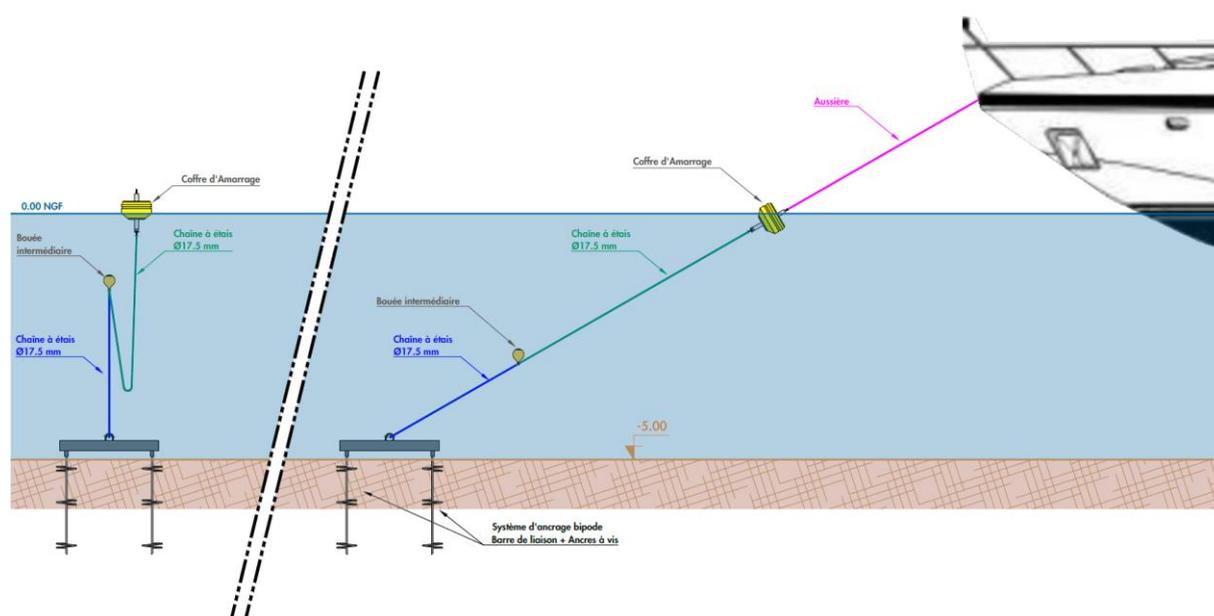
Conformément au prescription actuelle, il est prévu un ancrage écologique de la structure en mettant en place deux ancres à vis ou ancres à bascule permettant ainsi de ne pas poser sur le fond sableux un corps morts.

Les ancres à vis représentées pourront être remplacées lors de l'exécution par des ancres à bascules type platipus.



Chaque ancre est capable de reprendre au moins 3 tonnes à l'arrachement générant ainsi un capacité globale de 6 t sur l'ancrage global soit un facteur de sécurité de 2 par rapport à l'effort appliqué.

Une mise en charge de l'ancrage sera réalisée pour vérifier la bonne capacité du système.



La schéma précédent explicite le fonctionnement du mouillage.



## 5 TRAVAUX

### 5.1 COÛTS ESTIMATIFS

Les travaux pourront être réalisés avec des moyens nautiques légers.

Le coût des travaux s'élèvera à environ :

Poste	Estimation
Postes généraux et préparation	5 000 €
Mise en place des ancrages et de la barre de liaison	10 000 €
Lignes de mouillage	8 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>23 000 €</b>
<b>TOTAL avec ALEAS (10 %)</b>	<b>25 300 €</b>

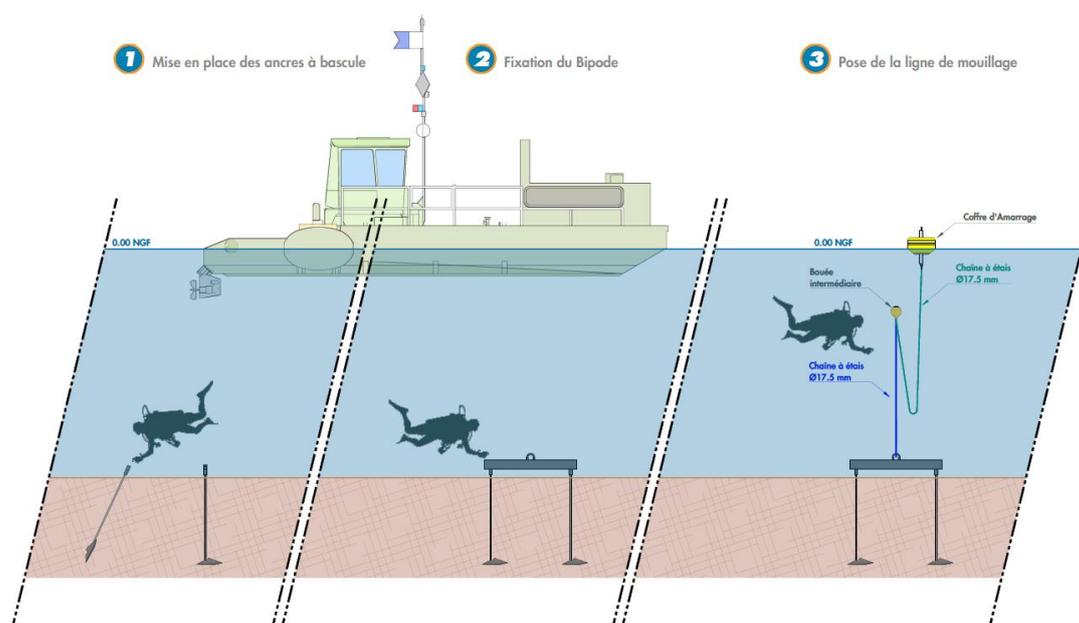
### 5.2 PLANNING

L'ensemble nécessitera un délai d'environ 2 semaines dont une semaine de préparation et une semaine sur site.

## 6 METHODOLOGIE DE REALISATION

La méthodologie de réalisation est assez simple.

1. Une reconnaissance préalable permettra de confirmer la position de l'ancrage au regard de la zone sableuse visée
2. Des plongeurs seront envoyés pour installer les ancres à bascule dans les zones de sable
3. Le bipode sera mis en place pour liaisonner les deux ancres à bascule.
4. La ligne de mouillage sera amenée et manillée sur le bipode.





## 7 INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### 7.1 MILIEU PHYSIQUE

#### 7.1.1 Le dispositif d'ancrage écologique

Par la qualité du substrat au droit du projet, l'absence de faune et/ou de flore réglementée dans l'emprise de la mise en place des 2 ancres et les précautions qui seront prises pour ne pas impacter la faune ni la flore non réglementée pouvant être présente sur site, cette opération n'est pas susceptible d'engendrer d'impact sur le milieu.

Aussi cette solution répond de la nécessité de proposer un ancrage écologique, prescrits par les règles générales d'usage du domaine public maritime et par la stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages qui recommandent la mise en oeuvre d'ancrages écologiques : « *En Méditerranée, les ancres qualifiées d'écologiques sont constituées d'un ensemble fixé au fond et non simplement posé et leur conception a pour objectif de minimiser les dommages pour le milieu (moindre impact en surface et substrat)* ».

**Ainsi, la mise en place d'un complexe d'ancrage écologique aura un impact négatif très limité sur les biocénoses du secteur en période de travaux (mise en place des ancres) et positif à court, moyen et long terme (gestion environnementale de la zone).**

#### 7.1.2 Impacts sur les milieux marin et naturel

**L'ancrage écologique impacte de 1 m<sup>2</sup> de l'habitat sableux.** Cet impact temporaire sur les herbiers à proximité et les sédiments sera limité, voire inexistant, en raison :

- ▶ D'une part l'ancrage est constitué d'un ensemble fixé au fond composé d'ancres et d'un bipode de répartition ;

La sous face de du bipode est positionnée entre 30 cm et 50cm du fond marin **ce qui permet de maintenir les échanges entre la colonne d'eau et les sédiments favorisant la continuité de colonisation actuelle.**

- ▶ Et par l'utilisation de bouées en subsurface empêchant la chaîne de raguer sur le fond et de détruire l'herbier présent.

Les opérations de mise en place pourraient être susceptibles de générer une légère augmentation des matières en suspension et de la turbidité qui serait localisée et de courte durée autour de la zone de travaux. Cet effet sur la qualité des eaux peut être qualifié de très faible et temporaire.

#### 7.1.3 Bruit sous-marin

##### 7.1.3.1 Milieu terrestre et social

**Le chantier engendrera des nuisances sonores** liées au bruit des engins de travaux publics, à la fois pour ce qui concerne leur fonctionnement en propre et la mise en place des matériaux et des équipements.

Des habitations sont situées à proximité des zones de chantier. La population proche du site sera donc confrontée au bruit engendré par les travaux.

La réglementation définit des niveaux sonores à respecter au sein :



- ▶ Des articles R232-8-1 et R232-8-5 du Code du travail
- ▶ Du décret n° 95-408 du 18 avril 1995 modifiant le Code de la santé publique.

L'émergence maximale en limite de propriétés riveraines est la suivante :

- ▶ En période diurne (7h-22h) : 5 dbA,
- ▶ En période nocturne (22h-7h) : 3 dbA.

**Les travaux respecteront les normes réglementaires de bruit à observer.**

<i>Echelle indicative d'ambiances sonores</i>	
Turbo réacteur au banc d'essai .....	140 dBA
Atelier de chaudronnerie .....	110 dBA
Restaurant bruyant .....	80 dBA
En bordure d'une autoroute.....	80 dBA
A 30 m d'une route nationale .....	70 dBA
Dans une rue de desserte en ville.....	65 dBA
Conversation normale à 1 m .....	60 dBA
Dans une rue tranquille .....	50 dBA
Chambre calme .....	35 dBA
Studio de radiodiffusion .....	20 dBA

Figure 8 : Echelle d'indication d'ambiances sonores

#### 7.1.3.2 Nuisances sonores sous-marines sur les mammifères marins

La mise en place des ancres à vis sont prévus fin mai début juin, période sensible, néanmoins la mise en place des ancres est une activité temporaire et les sources sonores générées par celui-ci sont de type continu à large bande fréquentielle avec un maximum d'énergie en basse fréquence (< 1 000 Hz), principalement dues à l'équipement mis en œuvre (générateurs, pompes, compresseurs, etc.).

**Si à cela on considère que la durée de mise en place sera de très court terme, de 1 à 2 jours, l'impact sera négligeable.**

Dans ce cadre où accidentellement un cétacé ou un mammifère s'approchait si près de la côte, les réactions comportementales les plus communément observées correspondent à la fuite (déplacement, enfouissement) et, selon les espèces, à des changements de position dans la colonne d'eau, de la vitesse de nage.

**Le bruit généré par le chantier de mise en place des ancres et de la ligne et en phase d'exploitation sera très limité.**

## 7.2 REVERSIBILITE DE L'OUVRAGE

Il convient de préciser, à titre liminaire, que, l'ouvrage sera démantelé en fin de période d'AOT.

L'ensemble des précautions nécessaires permettant de limiter les impacts, tant sur le milieu marin que sur le milieu terrestre et humain, seront observées.

Par ailleurs, les différents déchets seront acheminés vers les filières de traitement adaptées, le cas échéant.



### 7.2.1 Travaux de démantèlement des ouvrages

Le démantèlement des ouvrages suppose d'utiliser des zones de chantier du même type que celles utilisées pour leur installation.

Les méthodes de travaux qui seront utilisées pour le démantèlement des ouvrages seront les mêmes que celles utilisées pour leur installation..

#### 7.2.1.1 Cas de démantèlement en fin de saison

La ligne de mouillage sera déposée est stockée dans un lieu privé non encore déterminé. Le bipode restera en place.

#### 7.2.1.2 Cas de démantèlement en fin d'autorisation

La ligne de mouillage sera déposée est stockée dans un lieu privé non encore déterminé et/ou recyclé pour les pièces usées.

Le bipode sera déposé et stocké en un lieu privé non encore déterminé et/ou recyclée.

Les ancres seront recepés et/ou laissés à disposition des services de l'État si utiles.

### 7.2.2 Impacts en cas de démantèlement des ouvrages

#### 7.2.2.1 Impacts sur l'environnement marin

Les impacts sur le milieu marin seront, lors du démantèlement, les mêmes que ceux observés lors de l'installation.

#### 7.2.2.2 Sur la gestion, de la sécurité des navires et de la sûreté du littoral

Lors du démantèlement de l'ouvrage, les précautions nécessaires devront être prises pour éviter tout impact sur la sécurité des biens et des personnes. Une signalisation adéquate pourra ainsi limiter les impacts négatifs.

#### 7.2.2.3 Impacts sur le cadre de vie

De manière temporaire, le démantèlement de l'ouvrage aura un impact sur le cadre de vie, notamment sur le paysage. En effet, il supposera la mise en place de chantiers et la circulation d'engins de chantier, engendrant de potentielles nuisances d'une durée très courte (vibrations, bruit, nuisances visuelles).

#### 7.2.2.4 Impacts sur la santé humaine

Comme tous les travaux, notamment en milieu marin, le démantèlement des ouvrages pourra présenter des risques pour la santé humaine, notamment en termes de qualité de l'air et de bruit. Néanmoins, l'usage des précautions nécessaires permettra d'éviter et de limiter ce type d'impact qui seront les mêmes que ceux relevés lors de l'installation.

#### 7.2.2.5 Impacts sur les voies de circulation

Le démantèlement des ouvrages supposera la circulation des engins de chantier nécessaires. La circulation routière sera très peu perturbée.

## 7.3 MESURES CORRECTIVES ET COMPENSATOIRES

Il convient de préciser à titre liminaire que, compte tenu de l'impact limité du projet sur l'environnement du site, aucune mesure compensatoire n'est envisagée.



<b>MESURES EN PHASE DE TRAVAUX</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Mesures de turbidité</li></ul>



*Tableau 2 : Mesures correctives*

#### **7.4 RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU**

**Le projet de création d'un mouillage unique pour un bateau au droit d'une villa répond à une logique de pérennisation du mouillage préconisé par l'arrêté 248/2020 dans le but de préserver les herbiers de posidonies.**

**Par ailleurs, il s'agit d'un mouillage unique saisonnier pour une unité de moyenne plaisance disposant d'une place au port de St Tropez.**

**Les incidences du projet sur l'environnement seront extrêmement limitées.**