



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Autorité environnementale Préfet de région

**Projet de requalification du quai Dezoums dans le port
de Port - Vendres (66)
présenté par le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales**

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet
et comprenant l'étude d'impact**

Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)

N° : 2016-004623

Avis émis le 20 décembre 2016

DREAL OCCITANIE

Division Évaluation Environnementale Est
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02

Division Évaluation Environnementale Ouest
1 rue de la Cité administrative Bât G
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/>

Le Préfet de la région Occitanie

à

Direction Écologie
Division Milieux Marins et Côtiers

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL Occitanie - Direction Énergie Connaissance / Département Autorité Environnementale / Division Évaluation Environnementale Est

Contact : Isabelle AUSCHER ; isabelle.auscher@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 24/10/2016, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de requalification du quai Dezoums dans le port de Port-Vendres (66) déposé par le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Occitanie a accusé réception du dossier en date du 24/10/2016.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 24/12/2016.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).

Avis détaillé

1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le port de Port-Vendres dispose de 3 quais dont 2 sont en mesure d'accueillir des navires de 155 m de long et 8 m de tirant d'eau (quais de la République et de la Presqu'île) :

- le quai de la Presqu'île accueille des navires réfrigérés mais la rampe Ro-Ro* n'est plus adaptée aux navires qui viennent à Port-Vendres,
- le quai de la République accueille des navires essentiellement en provenance du Maroc et des navires de croisière et n'est pas adapté aux navires de commerce (manœuvres limitées des poids lourds et des engins de manutention),
- le quai Dezoums accueillait des navires de commerce mais, du fait de la longueur du quai (90 m) devenue insuffisante pour la taille actuelle des navires, il n'est plus utilisé depuis 2005.

La configuration actuelle du port limite ainsi ses activités et son attractivité.



L'objectif est donc de construire un quai destiné à offrir un tirant d'eau de 8 m, d'accueillir des navires de 155 m de long (longueur maximale que le port peut accueillir du fait de l'exiguïté du plan d'eau) et 25 à 27 m de large, et d'assurer le service d'une grue-mobile pour le débarquement des marchandises.

Le projet prévoit le réaménagement du quai existant à l'anse des Tamarins.

Il comprend :

- la démolition du hangar et du quai Dezoums existants,
- le dragage des fonds à -9 m NH,
- la construction d'un quai : longueur utile de 170 m, largeur de 21 m, hauteur de la plate-forme à 3,11m NGF côté mer et 2,90m NGF côté terre-plein, le quai sera fondé sur une structure mixte de pieux et palplanches intercalaires, le talus sous le quai sera protégé par des enrochements
- la construction d'un terre-plein d'une surface de 10 700 m² disposant d'un réseau pluvial équipé d'un dispositif de décanteur-déshuileur, traitement des vases draguées et des vases en place par technique de soil mixing**
- l'équipement du quai avec la grue mobile existante,
- la démolition des bâtiments annexes de l'ancien hôtel des Tamarins.

Les zones de chantier et de stockage des matériaux sont circonscrites à l'anse des Tamarins, à l'emprise des pieux et du talus d'enrochements, et à la zone de dragage pour la partie maritime. Les zones de stockage à terre sont situées sur les espaces anthropisés à vocation portuaire.

Les travaux sont prévus dans un délai global de 2 ans, dont une année environ pour l'implantation des pieux, et ininterrompus en saison estivale.

Il est également prévu dans le cadre des aménagements portuaires :

- la construction d'un nouveau hangar frigorifique derrière la gare maritime en remplacement du hangar Dezoums,
- des travaux de sécurisation et de mise en conformité des infrastructures existantes (confortement ou rénovation des quais et des appontements, confortement de la digue),
- l'aménagement d'un parc de stationnement poids lourds associé à la nouvelle rampe.

* La rampe Ro-Ro fait référence à la technique de manutention : chargement et déchargement des colis en les faisant rouler depuis la rampe portuaire vers la rampe mobile du navire, ce qui permet de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer. La rampe du navire est généralement située à l'arrière et vient s'adosser au quai ou à la rampe "ro-ro" du port pour les manœuvres d'accostage.

Le navire Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, semi-remorques, tracteurs, pelleuses, au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques.

** soil mixing, technique qui permet la réalisation *in situ* d'un matériau constitué du mélange d'éléments issus du sol en place avec un matériau d'apport ; les divers procédés comportent une étape de déstructuration mécanique du sol en place, l'incorporation d'éléments apportés et l'homogénéisation du mélange.

2. PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX IDENTIFIÉS PAR L'AE

Préservation de la qualité des eaux

Les opérations de dragage provoquent la remise en suspension des sédiments, relarguant les éléments toxiques contenus dans ces derniers et augmentant la turbidité des eaux. L'impact varie notamment en fonction de la technique de dragage utilisée, de la qualité des sédiments, et de la courantologie. Les éléments toxiques, présents dans les sédiments, en particulier les particules les plus fines, peuvent donc être remobilisés durant le dragage et sont susceptibles d'affecter la qualité des eaux portuaires et marines.

Préservation de la biodiversité et des milieux naturels

L'anse des Tamarins se situe dans la partie terminale du chenal d'entrée du port, à l'intérieur des limites portuaires, et constitue la dernière crique formée d'une petite plage de sable encadrée par deux promontoires rocheux.

On relève la présence, sur la zone de projet, d'une matte morte de Posidonies (qui dispose du même statut réglementaire d'espèce protégée que les herbiers vivants) sur laquelle sont implantés des individus de Grande nacre, espèce protégée de mollusque filtreur sensible à la qualité de l'eau, ainsi que des herbiers vivants de Posidonies situés à quelques centaines de mètres. Outre l'impact direct des travaux sur la faune et la flore présentes sur la zone de projet, une augmentation de la turbidité est également susceptible d'avoir des impacts, notamment en nuisant à la photosynthèse et pour les organismes filtreurs.

3. QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact comporte l'ensemble des éléments prévus par l'article R.122-5 du CE.

L'autorité environnementale relève une description correcte du projet, une cartographie de bonne qualité présentant la superposition des zones de travaux et des zones présentant des enjeux environnementaux, une méthodologie d'inventaires et une zone de prospection adaptées, ainsi que la présence de l'étude acoustique ainsi que d'une étude socio-économique permettant de bien situer le projet dans le contexte du territoire. Elle relève par contre que l'étude d'agitation n'est pas jointe au dossier. Sur la forme, il convient de noter que la pagination du sommaire ne correspond pas au contenu de l'étude et que l'illustration instructive du phasage du projet mériterait d'être plus lisible (annotations trop petites).

Une évaluation des incidences Natura 2000 a été produite conformément à l'article R414-23 du CE.

Le résumé non technique est clair et bien illustré, il permet une bonne compréhension du projet et de ses différents enjeux ; il est toutefois nécessaire de réduire drastiquement les 95 pages en reprenant sous forme synthétique les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties afin d'en faciliter la lecture pour le public.

Justification du projet et variantes

L'étude présente un tableau de comparaison très synthétique, issu d'une étude d'impact réalisée en 2004, des 3 sites (Anse des Tamarins, Quai du Môle-abri, Anse Christine) envisagés pour l'implantation du projet, et ayant permis de conclure au moindre impact environnemental pour l'Anse des Tamarins. L'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude de 2004 soit jointe au dossier afin de disposer d'éléments précis concernant les impacts environnementaux pour les 3 sites envisagés.

L'étude compare également les scénarios :

- sans requalification du quai Dezoums, sans impact sur l'environnement mais ne répondant pas aux standards en termes de postes à quai et de conditions de manutention,
- avec requalification et maintien des bâtiments de l'hôtel et avec requalification et démolition des bâtiments, ces 2 options différant essentiellement par le coût plus élevé pour la solution avec réhabilitation des bâtiments.

L'étude présente enfin de façon détaillée différentes solutions techniques envisageables en phase travaux, ainsi que la comparaison de leurs effets sur l'environnement. L'autorité environnementale considère avec intérêt les choix moins impactants pour l'environnement retenus pour le dragage et la pose des pieux ; elle aurait néanmoins trouvé pertinent que l'étude soit encore plus force de proposition dans la mesure où, à ce stade, toutes les solutions techniques n'ont pas été arrêtées (technique de déroctage – action de briser les roches - notamment).

Compatibilité avec les documents de planification

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée (SDAGE RM) 2016-2021 et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Tech-Albères

L'étude analyse la compatibilité du projet avec les orientations fondamentales du SDAGE susceptibles d'être concernées et conclut valablement à la compatibilité. L'autorité environnementale rappelle toutefois que la masse d'eau côtière « Frontière espagnole – Racou Plage » est en bon état chimique mais en état écologique moyen, et non en bon état comme stipulé, et note l'absence de référence à l'atteinte du bon état de la masse d'eau côtière ainsi qu'à la disposition 6A-16 relative à la mise en œuvre d'une politique de préservation et de restauration du littoral et du milieu marin avec laquelle le projet apparaît également compatible.

Pour le SAGE, en cours d'élaboration, l'étude conclut à la compatibilité du projet avec les enjeux du SAGE.

Parc Naturel Marin (PNM) du Golfe du Lion

Le port de Port-Vendres est inclus dans le périmètre du Parc.

L'étude met en regard les impacts du projet avec les finalités concernées du plan de gestion du parc et conclut à la non remise en cause de ces dernières par le projet.

L'autorité environnementale estime que le projet est bien compatible sous réserve de mise en œuvre, en étroite collaboration avec le Parc, de toutes les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et de suivi prévues.

Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Littoral-Sud et Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Port-Vendres

L'étude produit un tableau montrant que le projet répond bien aux éléments de cadrage définis dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT et une analyse qui conclut à la compatibilité du projet avec le PLU.

Impacts du projet

Volet qualité des eaux

Les mesures effectuées sur les sédiments de l'anse des Tamarins sont plutôt de bonne qualité en dehors d'une contamination bactériologique (anse des Tamarins), ainsi qu'au cuivre, et à certains polychlorobiphényles (PCB) et hydrocarbures aromatiques polycycliques (chenal de navigation et quai Dezoums) probablement issue des rejets liés au port de commerce et à la circulation des navires.

Elle fait état d'impacts potentiels sur la qualité de l'eau du fait des travaux :

- de démolition des ouvrages maritimes en place (remaniement localisé des fonds au pied des enrochements et du quai et lors de l'extraction des ducs d'Albe, risques de chute de matériaux ou de fragments lors du démantèlement de la plateforme du quai,
- de pose des pieux,
- de dragage et de dépôt des sédiments et des enrochements.

L'étude propose différentes mesures destinées à limiter les impacts des travaux sur la qualité de l'eau.

Ainsi, l'autorité environnementale observe qu'il est bien prévu un écran anti-turbidité (géotextile) mobile lors de la pose des pieux mais que l'utilisation de cet écran en phase de démolition des ouvrages maritimes n'est pas mentionnée (excepté en minuscule sur le schéma de phase 2). Elle recommande de préciser ce point.

Concernant le déroctage, l'étude présente les différentes techniques et leurs impacts, mais en l'absence de choix, les effets sur l'environnement ne sont pas évalués. La technique par charges explosives, la plus impactante, est toutefois exclue.

Elle relève le choix de la méthode de dragage mécanique par rapport à la drague hydraulique, mieux adaptée à la configuration du site (peu de superficies disponibles) au regard de la nécessité de décanter les sédiments (besoin de surfaces de décantation importantes pour la drague hydraulique) et de l'évacuation des eaux surnageantes vers le bassin portuaire (quantité d'eaux d'exhaure beaucoup moins importante pour la drague mécanique), mais plus polluante en termes de turbidité. L'emploi d'une benne environnementale (étanche) permettra toutefois de limiter la dispersion des sédiments lors de la remontée de la benne, de même que l'utilisation d'une enceinte de confinement (double rideau de palplanches et de pieux).

Elle note également que la solution consistant à laisser l'eau s'évaporer naturellement dans l'enceinte confinée sera utilisée lors de l'opération de comblement, l'évacuation des eaux permettant d'accélérer le séchage superficiel des sédiments ne permettant pas de respecter les normes de qualité environnementale relatives aux eaux côtières de transition.

L'étude précise que les eaux du port présentent une bonne qualité bactériologique sur la période 2010-2013 avec des contaminations ponctuelles (bactérie *Escherichia Coli* et streptocoques fécaux) relevées en avril 2011, juillet et octobre 2012. Elle rappelle les sources pouvant affecter la qualité de l'eau (à savoir les peintures des ouvrages maritimes et des navires, les eaux usées et rejets des navires, les déchets et pollutions accidentelles des cargaisons), et présente les obligations et les mesures destinées à éviter ces pollutions. Concernant les eaux de ruissellements, l'étude précise qu'un dispositif de traitement de type débourbeur/décanteur lamellaire/séparateur à hydrocarbures a été retenu et que les concentrations en charges polluantes après traitement seront faibles.

L'autorité environnementale note avec intérêt le dispositif de traitement des eaux de ruissellement. Elle aurait toutefois trouvé utile que l'étude précise le plan de traitement des déchets et les équipements dont dispose le port en termes de lutte contre les pollutions portuaires et rappelle la nécessité d'intégrer au projet les mesures destinées à éviter ces dernières ainsi que l'entretien régulier des installations.

Volet santé

L'étude recense les sources de nuisances, notamment :

1/ en phase travaux, avec les nuisances sonores lors du forage des pieux, de l'installation des palplanches et des opérations de dragage et de déroctage selon la technique qui sera retenue (brise-roche hydraulique), et du fait de l'augmentation du trafic de camions pour l'apport de matériaux, estimé à 30 camions par jour sur une durée de 4 mois.

2/ en phase exploitation avec :

- le bruit des infrastructures routières, des activités logistiques du port (mouvements de poids lourds, chargement et déchargement des bateaux, engins de manutention, équipements et installations techniques), et des bateaux de commerce (machinerie),
- la qualité de l'air (émissions des navires et de la circulation routière) avec des émissions atmosphériques de CO₂ et de polluants (oxydes d'azote/NOx, oxydes de soufre/SOx, particules) émanant des générateurs en marche à quai et une circulation routière du port très dense.

Pour la phase chantier, l'étude précise que les mesures d'atténuation du bruit et la mise en place d'un système de surveillance et d'alerte et d'écrans anti-bruit feront partie du dossier de consultation des entreprises. Du fait de son moindre impact sonore, la technique de forage des pieux a été retenue plutôt que celle de battage. L'étude présente également différentes techniques susceptibles de réduire encore les niveaux sonores durant la mise en place des pieux (moteur thermique, écrans acoustiques, jupes anti-bruit) mais ne précise pas si ces techniques ont été retenues.

En phase exploitation, l'estimation des nuisances sonores réalisée en fonction du nombre de bateaux à quai (comparaison du fonctionnement en 2013 et prévisionnel 2025) montre que les riverains de l'anse des Tamarins sont les plus touchés par le projet avec une augmentation allant jusqu'à + 9 dB(A)* de jour selon les scénarios, et + 15 dB (A) de nuit, alors que d'autres secteurs (quartier de l'Horloge, quai Forgas) voient une amélioration de l'ambiance sonore (- 9 dB(A)).

L'étude présente une comparaison des émissions des navires entre 2014 et 2025, qui montre une diminution des émissions d'oxydes d'azote et de soufre, du fait des évolutions réglementaires, mais une augmentation des autres émissions. Elle estime par ailleurs que le trafic des navires et des camions n'augmentera pas de façon significative.

L'autorité environnementale rappelle que, si le projet permet de diminuer l'impact sonore pour une partie significative de la population, les riverains situés en surplomb de la zone de projet (Anse des Tamarins) seront à contrario impactés, notamment en cas de présence de bateau à quai en période nocturne.

Elle estime que, compte tenu de la durée de mise en place des pieux prévue pour une année, il apparaît indispensable de réduire au maximum les nuisances sonores par l'utilisation des techniques les plus performantes et recommande d'intégrer ces dernières au projet.

En phase exploitation, les nuisances sonores nocturnes seront évitées par l'engagement du maître d'ouvrage à ne pas stationner de navires de nuit sur le quai Dezoums, hormis ceux équipés pour se raccorder électriquement au quai.

De façon générale, le « courant de quai » (qui permet une alimentation électrique des générateurs de navires remplaçant les moteurs diesel) qui sera installé sur le quai Dezoums devrait permettre de diminuer à la fois le bruit et la pollution atmosphérique des bateaux à quai, à condition que les navires soient équipés en conséquence. L'autorité environnementale recommande de réaliser une estimation du nombre de navires équipés à ce jour et, si possible, du renouvellement prévisionnel des flottes, afin d'évaluer l'impact de cette mesure.

* le dB(A) est utilisé pour mesurer les bruits environnementaux. Il s'agit d'un décibel pondéré A qui constitue une unité du niveau de pression acoustique.

En l'absence de données chiffrées de l'augmentation du trafic routier, l'autorité environnementale recommande également l'estimation de ce dernier en mode d'exploitation des 3 quais.

Volet biodiversité

L'étude relève pour la partie terrestre :

- la présence de 4 habitats naturels à enjeu local fort du fait de leur répartition inféodée à la côte du Massif des Albères ou de leur rôle de transition entre milieux littoraux et terrestres,
- une centaine de plantes terrestres dont plusieurs patrimoniales (Arménie du Roussillon, Passerine hérissée, Polycarpon de catalogne) inventoriées sur la zone d'étude élargie,
- 35 espèces d'oiseaux présentes sur la zone d'emprise du projet, dont 4 espèces nicheuses (Bergeronette grise, Fauvette mélanocéphale, Moineau domestique, Rougequeue noir),
- 2 espèces de reptiles recensées (Psammodrome algire et Seps strié) et la présence potentielle de geckos (Tarente de Maurétanie et Hémidactyle verruqueux) sur la zone d'emprise du projet.

Elle considère que l'impact sur les habitats naturels et la flore sera négligeable mais que les 4 espèces d'oiseaux nicheurs seront concernées par la destruction de leur habitat de refuge et de reproduction.

Les inventaires sous-marins montrent :

- une zone de talus de l'Anse des Tamarins relativement riche, avec 32 espèces inventoriées, dont l'algue Dicyote et la Gorgone blanche,
- la présence d'une matte morte de Posidonies sur la majorité de la surface (5 065 m²) de l'Anse des Tamarins et de 57 Grandes Nacres (carte de positionnement) sur la zone de projet, dont 77 % sur l'alternance de matte morte et de bancs sédimentaires.

Deux grands herbiers de Posidonies sont situés à l'Est de l'entrée du port et des petites surfaces à l'Ouest.

L'étude stipule que des habitats sableux/sablo-vaseux et des substrats durs abritant une biocénose caractéristique des petits fonds méditerranéens, la matte de Posidonies, ainsi que 50 individus de Grande Nacre situés sur l'emprise des travaux seront détruits par les différentes opérations, les 7 spécimens de Nacres restants situés à 20 m de la zone de déroctage étant exposés à un risque de destruction important.

Elle considère que le projet entraînera également la suppression d'une fonctionnalité de l'anse des Tamarins en tant que zone d'accueil des juvéniles de poissons et d'invertébrés marins et que les ouvrages maritimes immergés permettront une colonisation et en offriront des abris pour une partie seulement de la faune.

Elle estime par contre que la turbidité ne devrait pas impacter les herbiers vivants de Posidonies si les mesures de confinement et un système de suivi en direct sont bien mis en œuvre.

En ce qui concerne les mammifères marins, le bruit sous-marin généré par la pose des pieux en zone portuaire est susceptible de perturber les animaux à distance. L'étude précise par conséquent qu'une étude d'incidence acoustique sera menée en temps réel, et qu'en cas de dépassement d'un seuil critique, les niveaux sonores seront adaptés. Elle propose à cet effet différentes mesures (utilisation d'une couche amortissante, injection d'une colonne de bulles d'air).

Le projet fait par conséquent l'objet d'un dossier de demande de dérogation aux interdictions de porter atteinte aux espèces protégées pour des espèces marines (Posidonies et Grande Nacre) et terrestres, et comprenant :

- des mesures d'atténuation (notamment le transfert des Grandes Nacres sur une nouvelle zone d'implantation avant le début du chantier, la mise en place d'un plan de gestion environnemental du chantier sous conduite d'un spécialiste et l'adaptation du planning des travaux en fonction des périodes de sensibilité),
- des mesures de compensation (installation de micro-habitats pour les juvéniles de poissons dans le port, mise en place d'une zone de mouillage d'équipements légers (ZMEL) et de zones d'interdiction de mouillage destinées à préserver l'herbier de Posidonies de la baie de Paulilles),
- et des mesures d'accompagnement en phase travaux (suivi du plan de gestion environnemental et contrôle de la turbidité des eaux et en phase d'exploitation (gestion conservatoire de la redoute Béar et ses abords qui constituent des habitats naturels, mise en place d'abris à petite faune et de gîtes à chiroptères et suivi de ces mesures, suivis scientifiques des herbiers de posidonies, des spécimens de Grande Nacre transplantés, des structures d'accueil immergées et des effets de la ZMEL, ainsi que le suivi de la qualité des eaux et des sédiments et des actions de sensibilisation).

L'autorité environnementale observe que les zones terrestres affectées au chantier sont situées sur des zones anthropisées, évitant au mieux d'impacter les habitats naturels, et que la mise en défens des espèces végétales patrimoniales par balisage du chantier est impérative pour éviter leur destruction.

Elle considère que le projet n'aura pas d'impact sur l'herbier de Posidonies de l'avant-port, sous réserve de mise en œuvre de l'ensemble des mesures prévues et de leur suivi durant toute la phase chantier.

L'ensemble des différentes mesures proposées par l'étude, y compris les mesures d'atténuation du bruit sous-marin, et celles liées à la demande de dérogation sont de nature à limiter au mieux les impacts et à

compenser les impacts résiduels sur la biodiversité. La sollicitation du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion et la présence d'experts naturalistes s'avère nécessaire lors de la mise en place de ces mesures. L'autorité environnementale souligne l'importance des suivis en phase exploitation et recommande une estimation du trafic maritime qui permettrait de compléter utilement l'étude au regard des effets possibles sur les mammifères marins.

Volet risques

L'étude précise que la zone de projet est soumise à un risque fort d'inondation du fait, principalement, de crues torrentielles (entre le hangar Dezoums et le quai de la Presqu'île) et sensible aux phénomènes d'érosion/submersion.

Le quai est en conséquence calé en prenant en compte le niveau marin de référence 2100 de + 2,40m NGF. Les eaux de ruissellement du bassin versant amont seront rejetées dans le port (crique à l'Est de la redoute Béar), en cohérence avec le PPRi qui offre la possibilité d'évacuer les eaux pluviales vers la mer.

L'étude stipule par ailleurs que le projet ne modifiera ni la vitesse des courants ni l'agitation dans le port.

Volet matériaux

L'étude précise qu'il est prévu un diagnostic préalable des matériaux de démolition du hangar Dezoums et des annexes de l'hôtel afin de déterminer la nature, la quantité, les possibilités de réemploi ou des indications sur les filières de gestion des déchets, et la mise en place d'un tri sélectif.

Les matériaux servant au double rideau de pieux et palplanches seront réutilisés pour constituer le remblai nécessaire au terre-plein.

Les enrochements seront issus d'une carrière située à 50 km, l'apport de matériaux (dont enrochements) est évalué à environ 16 000 m³ ± 1 400 m³.

L'autorité environnementale constate que le diagnostic préalable permettra d'établir un plan de gestion des déchets avec une réutilisation ou un recyclage optimums des matériaux.

Impacts de l'ensemble des opérations

L'étude considère, à juste titre, que les travaux, qui feront l'objet d'un plan de gestion environnemental, de sécurisation et de mise en conformité des infrastructures existantes (quais, appontements, digue), du nouveau hangar frigorifique, qui sera construit derrière la gare maritime et éloignera le bruit des compresseurs de l'Anse des Tamarins, et du parc de stationnement poids lourds associé à la nouvelle rampe, qui sera situé en continuité de la zone portuaire en zone anthropisée, n'auront pas d'impact significatif sur l'environnement et la santé humaine.

Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences porte notamment sur les 2 sites Natura 2000 situés dans la zone d'étude pour la « Côte rocheuse des Albères », et à proximité immédiate (500 m) pour « Posidonies de la côte des Albères », et conclut valablement à l'absence d'incidences notables, sous réserve de mise en œuvre des mesures destinées à éviter les impacts en milieu marin (confinement des matériaux de dragage, isolement en enceinte confinée permettant le forage des pieux, dragage à la pelle montée sur barge équipée d'une benne, déroctage au brise-roche hydraulique depuis une barge (charges explosives interdites), mise en défens de la flore terrestre, etc.)

CONCLUSION

La requalification du quai Dezoums s'intègre dans un projet de revitalisation du port de Port-Vendres, avec, en permettant l'accueil de navires de marchandises de 155 m de long, un objectif de consolidation et de diversification de l'activité commerce.

Le projet et les travaux de réalisation (dragage, construction d'un quai et d'un terre-plein, démolition des bâtiments annexes de l'ancien hôtel des Tamarins) intègrent, dans l'emplacement retenu (sans emprise sur l'herbier de posidonies de l'avant-port) et la conception (forage des pieux, confinement du chantier sous-marin, utilisation des sédiments), des choix destinés à limiter les impacts sur les milieux naturels et la santé.

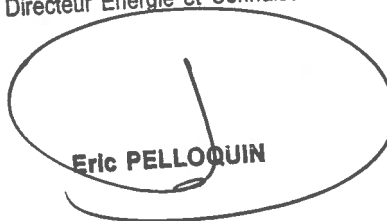
Cependant, compte tenu des impacts résiduels sur la flore et la faune aquatique et terrestre, le projet fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées.

Aussi, l'ensemble des mesures proposées par l'étude et celles liées à la demande de dérogation devront être mises en œuvre, avec l'appui du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion et d'experts naturalistes, afin de limiter au mieux les impacts et de compenser les impacts résiduels sur la biodiversité, durant toute la phase chantier et en phase exploitation (mesures de suivi).

Concernant le volet santé, il apparaît indispensable de réduire au maximum les nuisances sonores en phase travaux par l'intégration au projet des techniques les plus performantes, de ne pas stationner de navires de nuit sur le quai Dezoums en phase exploitation, sauf raccordement au courant de quai qui devrait être encouragé de façon générale afin de limiter les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Énergie et Connaissance



Eric PELLOQUIN

