

Projet de Requalification du Quai Dezoums dans le Port de Port-Vendres

Mémoire en réponse aux avis

- de l'Autorité Environnementale sur le dossier présentant le projet et l'étude d'impact (21 décembre 2016)
- du Conseil National de la Protection de la Nature pour la faune (21 décembre 2016)
- du Conseil National de la Protection de la Nature pour la flore (28 décembre 2016)

Le présent mémoire a pour objectif de préciser un certain nombre de points relevés lors de l'examen des avis émis par l'autorité environnementale (AE) en date du 20 décembre 2016 et par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) en dates des 21 et 28 décembre 2016.

1/ Concernant le planning (page 2 de l'avis AE), les travaux, calés sur un délai global de deux ans seront :

- **Interrompus** en période estivale (en raison notamment de l'arrêté municipal d'interdiction de chantiers de travaux bruyants interdits du 1^{er} juillet au 15 septembre, et de la fréquentation touristique),
- recalés en permanence par le maître d'œuvre et son assistant-écologue, en fonction des contraintes liées notamment aux espèces naturelles protégées, et du suivi environnemental du chantier.

2/ Concernant l'utilisation d'un écran anti-turbidité en phase de démolition des ouvrages (page 5 de l'avis), il est bien entendu prévu tant au niveau de la démolition que du chargement des parties démolies de l'ancien quai Dezoums.

3/ Concernant le plan de traitement des déchets du Port, (page 6 de l'avis AE), il est joint au présent document.

4/ Concernant le courant quai (page 6 de l'avis AE), le projet prévoit l'alimentation électrique de la grue dès la mise en service du quai.

Le Département réalisera la réservation des gaines, fourreaux et bornes pour l'installation ultérieure du « courant de quai » dans l'objectif à terme d'une alimentation électrique des générateurs des navires pendant les opérations à quai lorsque les navires seront équipés (en principe lors du renouvellement des flottes).

Pour être raccordés électriquement, les navires doivent avoir des équipements de bord spécifiques, notamment des transformateurs à bord MT / BT et une connexion au tableau de distribution électrique des navires. Ces équipements nécessitent un investissement significatif des compagnies de navigation.

Une campagne d'information sera faite auprès des compagnies commerciales, notamment auprès de celles fréquentant régulièrement le port. Cette campagne sera engagée dès le démarrage des travaux pour anticiper les connexions électriques des navires lors du renouvellement des flottes. À moyen terme, les autorités portuaires pourront proposer un tarif incitatif aux navires équipés de connexion courant quai.

Dans l'immédiat est surtout visée la politique de renouvellement des navires reefer et porte-conteneurs escalant régulièrement au port, sachant que les renouvellements sont entre 12 et 15 ans.

Cette solution a été mise en place en Californie, sur des navires CMA, et à Marseille, pour les trois ferries de la Méridionale depuis 2014, sans problème technique, et avec des appareillages électriques standard.

Il est indiqué dans le dossier (cf EI2 § 6.8.8), que **pour éviter l'impact sonore des navires la nuit, aucun bateau ne sera stationné au quai Dezoums en période nocturne (21/6h), sauf s'il est raccordé au courant quai.**

Cette mesure constitue la principale mesure d'évitement acoustique vis-à-vis des riverains des Tamarins.

5/ Concernant l'estimation du trafic poids lourds en période d'occupation des trois quais (page 7 de l'avis de l'AE), il faut signaler que le travail simultané de trois cargos de fruits et légumes n'est pas compatible avec les moyens des opérateurs manutentionnaires et surtout avec les caractéristiques des infrastructures terrestres (terminal fruitier, terminal conteneurs, terminal roulier).

Le Port de Port-Vendres fonctionne essentiellement sur du trafic fruits et légumes.

Dans ce cadre, le mode d'exploitation recherché a pour objectif, tout en respectant la fraîcheur des produits, d'approvisionner régulièrement la clientèle et induit un lissage de l'activité de livraison tout au long de la semaine.

Si le jour d'arrivée du navire est toujours un jour de pointe, il existe au niveau des installations portuaires des capacités de stockage (terminal fruitier de 18 000 m² pour les palettes, plateformes et 135 prises reefer pour les conteneurs et les remorques) qui permettent de déconnecter la pointe du déchargement du navire de la livraison des produits, et donc du charroi routier.

L'utilisation de ces stockages tampon fait partie du fonctionnement quotidien des infrastructures portuaires.

Le cas du fonctionnement du déchargement avec deux navires simultanés, qui apparaît régulièrement, a vocation, comme dans tout circuit logistique, à être anticipé, et auquel cas diverses mesures de gestion sont de rigueur, telles que :

- priorisation des livraisons sur les besoins immédiats,
- étalement sur la semaine,
- report des retours de conteneurs et remorques à vide, sauf si besoin immédiat,
- ces mesures en complément de l'utilisation des stockages tampon conteneurs, palettes et remorques décrits plus haut.

Toutes ces mesures font que la pointe de trafic routier ne saurait être comparée au total des déchargements, mais serait plutôt, en fonction des expériences passées, voisine de 200 PL par jour.

Actuellement, pour le déchargement d'un navire isolé, la pointe de trafic PL est voisine de 120 à 150 PL les jours alentour de l'escale.

6/ (page 7 de l'avis AE) Le futur trafic maritime est estimé à un trafic en moyenne journalière jours ouvrés de 1 navire par jour pour un trafic actuel de l'ordre de 0,60 navire par jour.

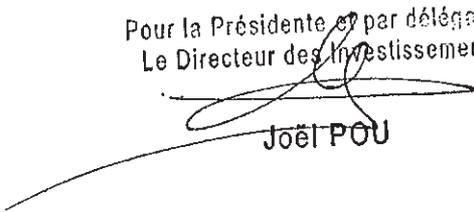
7/ L'ensemble des mesures proposées par l'étude et celles liées à la demande de dérogation et préconisées par le CNPN (Avis CNPN faune et CNPN flore) seront mises en œuvre en collaboration avec le Parc Naturel Marin du Golfe du Lion et des experts naturalistes afin de limiter au mieux les impacts et de compenser les impacts résiduels sur la biodiversité, durant toute la phase de chantier et en phase d'exploitation (Mesures de suivis). Le Département prolongera à 30 ans les durées de suivi, sauf dans le cas où le PNMGL et la Communauté scientifique, ainsi que le comité technique pour la ZMEL ne le jugent pas pertinent ou utile. Le Département définira également les mesures correctrices avec l'équipe constituée par le PNMGL et le réseau scientifique associé.

8/ Le maître d'ouvrage (Avis CNPN faune et flore) veillera à intégrer les techniques les plus performantes pour la réalisation des travaux en prévoyant la mise en œuvre de procédures de mise en concurrence favorisant l'expression de l'intelligence des entreprises pour proposer des variantes et des propositions de solutions et procédés d'exécution innovants dans le cadre du respect d'exigences techniques minimales et des prescriptions et engagements environnementaux, notamment pour réduire les nuisances sonores du chantier.

9/ En termes de forme (Avis AE page 4), les volets relatifs à l'étude d'impact seront repaginé pour avoir une correspondance entre le dossier et le sommaire. Le RNT n'a pas pu être condensé, en raison de la densité du dossier, et afin de ne pas donner une information partielle sur les sujets repris.

Perpignan le 03/02/2017

Pour la Présidente, et par délégation
Le Directeur des Investissements


Joël POU