

DEPARTEMENT DES PYRENEES-ORIENTALES

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Enquête Publique unique relative à la requalification du quai Dezoums à l'Anse des Tamarins

préalable :

- à l'autorisation au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques intégrant la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées au titre du Code de l'Environnement .
- à la décision du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales au titre du Code des Transports .
- au changement d'utilisation des zones du domaine public maritime au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques .

Commune de Port-vendres

par Arrêté Préfectoral n° DREAL/DE/2016351-001 du 16 décembre 2016 .

ENQUETE PUBLIQUE

Du mercredi 8 février au vendredi 10 mars 2017

COMMISSAIRE ENQUETEUR

Mr Francis SAUVANET

SOMMAIRE

I - RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A - PRESENTATION DE L'ENQUETE

A1 . Objet de la demande d'enquête – Le cadre juridique	page 4
A2 . Composition du dossier d'enquête	page 7
A3 . Etude du dossier	page 8
A4 . Mesures intervenues à l'ouverture de l'enquête	page 12

B - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

B1 . Avant la date d'ouverture de l'enquête publique	page 14
B2 . Durant l'enquête publique	page 15
B3 . Evènements qui se sont déroulés après l'enquête	page 16

C - ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

C1 . Relation comptable des observations	page 17
C2 . Analyse synthétique des observations	page 17

II - CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A – RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE page 19 **et des dispositions réglementaires**

B – CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

B1 . Sur les modalités de l'Enquête	page 21
B2 . Sur le dossier	page 22
2.1 Sur la forme	page 22
2.2 Sur le fond	page 22
B3 . Sur les observations formulées pendant l'enquête	
3.1 Synthèse et analyse globale	page 38
3.2 Synthèse et analyse des observations	page 39
3.3 Remarques du commissaire enquêteur	page 45
3.4 Réponses du porteur de projet	page 48

Avis du Commissaire Enquêteur pages 67 à 71

C - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Relatif à l'enquête publique unique sur la requalification du quai Dezoums à Port-Vendres

- Rapport d'enquête unique préalable à l'autorisation requise au titre du Code de l'Environnement intégrant la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées .
- Rapport d'enquête unique préalable en application de l'article R 5314-2 du Code des Transports .
- Rapport d'enquête publique unique préalable au titre de l'article L 2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques .

Conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques requises dans un document séparé conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral .

ANNEXES

page 72

1. Décision désignation commissaire TA du 2 décembre 2016
2. Arrêté préfectoral N° DREAL/DE/20163516001 du 16 décembre 2016
3. Avis d'enquête publique
4. Publications enquête dans la presse
5. Procès-verbal des observations recueillies durant l'enquête
6. Mémoire en réponse du responsable du projet avec annexes
7. Certificat de publication de la mairie de Port-Vendres
avec rapport de constatation (photos) et attestation Office du Tourisme
8. Procès-verbal de constat d'affichage par huissier
9. Organisation de remise du PV des observations
10. Organisation de remise du mémoire en réponse
11. Délibération du Conseil Municipal de Port-Vendres
12. Avis circonstancié de la Présidente de Région Occitanie Pyrénées Méditerranée
13. Réponse du Commissaire Enquêteur à une demande de RP sur observation .

I. RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A - PRESENTATION DE L'ENQUETE

A1 . Objet de la demande d'enquête – Le cadre juridique

Nom et adresse du demandeur : Madame la Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales . 24 Quai Sadi Carnot . 66906 ; Perpignan Cedex

Le port de la ville de Port-Vendres est un port naturel en eaux profondes logé dans une anse de la côte rocheuse des Albères . C'est un port mixte regroupant des activités de commerce, de croisière, de pêche et de plaisance .

Il dispose actuellement de trois quais commerciaux dont deux opérationnels pouvant accueillir des navires de 155m de long et de 8m de tirant d'eau (quai de la République et quai de la Presqu'île) .

Le troisième, le quai Dezoums a accueilli jusqu'en 2005 des navires de commerce . D'une longueur de 90m, il n'est plus adapté à la taille actuelle des navires et n'est plus utilisé.

L'objet de l'enquête publique unique concerne le projet de requalification du quai de Dezoums à l'Anse des Tamarins dans le port de la commune de Port-Vendres .

Le projet consiste principalement au réaménagement du quai dans l'Anse des Tamarins .

Cadre juridique . Textes législatifs et réglementaires .

Le projet, porté par le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, est soumis à enquête publique unique au titre des articles suivants :

- L'article L 123-2-1 du Code de l'Environnement .
Le projet est soumis à étude d'impact .
- L'article L 214-8 du Code de l'Environnement . Le projet fait l'objet d'une autorisation unique au titre de l'article L 214-3 .
- L'article L 2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques .
- L'article R 5314-2 du Code des Transports .

Le projet de requalification entre dans le champ d'application des articles R 122-2 et R 122-3 du Code de l'Environnement relatif aux études d'impact sous les catégories n° 10 (Travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public maritime) et n° 21 (extraction de minéraux ou sédiments par dragage marin) .

Les autorisations nécessaires :

Au titre du Code de l'Environnement

- L'autorisation unique au titre de l'article L214-3 . La réalisation d'ouvrages, de travaux et d'activités susceptibles de porter atteinte à l'eau et au milieu aquatiques est soumise à autorisation ou déclaration au titre de la Loi sur l'Eau . La liste en est précisée dans les articles R 214-1 à R 214-5 .
Pour le projet :
 - . Autorisation et Déclaration pour rejet dans les eaux de surface (rubrique 2.2.3.0)
 - . Autorisation pour travaux d'aménagements portuaires avec incidence directe sur le milieu marin d'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 E (rubrique 4.1.2.0)
 - . Autorisation pour dragage et rejet en milieu marin (rubrique 4.1.3.0)

- L'évaluation des incidences sur la conservation des sites Natura 2000 au titre de l'article L 414-4 .
Pour le projet :
Deux Sites d'Intérêt Communautaire (SIC « Côte Rocheuse des Albères » et SIC « Les Posidonies de la Côte des Albères ») et une Zone de Protection Spéciale (ZPS « Cap Bear, Cap Cerbère ») .

- La demande de dérogation d'atteinte aux espèces protégées au titre des articles L 411-1 et 2 .
Pour le projet la demande concerne 2 espèces marines et 12 espèces terrestres .

- L'autorisation relative aux parcs naturels marins au titre de l'article L 334-5
Activité susceptible d'altérer de façon notable le milieu marin .

Au titre du Code du Patrimoine

Projet soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (projet dans le périmètre de protection de monuments) .

Au titre du Code des Transports

Instruction avec étude d'impact pour avant projet de travaux d'infrastructures des ports départementaux au titre de l'article R 5314-2 et suivants . L'instruction est menée simultanément car le projet des travaux envisagés du quai est soumis aux procédures prévues par les articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement .

Au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

Le projet entraîne un changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime . Au titre de l'article L 2124-1 les décisions d'utilisation tiennent compte de la vocation des zones, des espaces terrestres avoisinants, de la préservation des sites et paysages et des ressources biologiques .

Il a été appliqué dans cette enquête le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique .

L'enquête publique a été arrêtée par monsieur le Préfet dans les formes prévues par les articles R123-9 à R123-23 du Code de l'Environnement .
L'affichage concernant l'avis d'enquête a été réalisé en application de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 .

Pour la présente enquête, il a été appliqué l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures pour l'information et la participation du public .

Le projet .

La requalification du quai Dezoums à l'Anse des Tamarins consiste principalement en la construction d'un quai pour accueillir des navires jusqu'à 155m de long et 25 à 27m de large avec un tirant d'eau maximum de 8m .

Le projet s'appuie sur le réaménagement d'un quai existant, qui a été en activité jusqu'à l'an 2005, et qui n'est plus dimensionné pour les navires de commerce actuels .

Ce projet comprend les actions suivantes :

- La démolition du hangar et du quai Dezoums de 90m existants .
- Le dragage des fonds à -9 m NH pour assurer les 8 m de tirant d'eau .
- La construction d'un quai d'une longueur de 150 m et de 21m de largeur .
- La construction d'un terre-plein d'une surface de 10700 m² .
- L'équipement du quai avec la grue mobile existante .
- La démolition des bâtiments annexes de l'ancien hôtel des Tamarins .
- Des aménagements portuaires
 - . La construction d'un nouvel hangar frigorifique en remplacement de l'ancien hangar Dezoums .
 - . Des travaux de sécurisation et de mise en conformité de certaines infrastructures existantes .
 - . L'aménagement d'un parc de stationnement Poids lourds associé à la nouvelle rampe d'accès .

Le délai de réalisation des travaux est de 2 ans dont une année pour l'implantation des pieux constitutifs des fondations du nouveau quai .

A2 . Composition du dossier d'enquête

le dossier d'enquête unique a été présenté en deux dossiers distincts .

Le dossier 1, en date d'octobre 2016, réalisé par le Cabinet d'Egis Eau, **pour la demande d'autorisation unique Loi sur l'Eau au titre du Code de l'Environnement et la demande de Dérogation d'atteinte aux espèces protégées**, avec les pièces suivantes :

- Pièce N°1 - **Textes régissant l'enquête publique**
Autorisations administratives . Procédure administrative avec insertion de l'enquête publique . Décisions au terme de l'enquête .
- Pièce N°2 - **Bilan de la concertation** du 18 novembre au 15 décembre 2013 .
- Pièce N°3 - **Dossier de demande d'autorisation unique** au titre de l'article L 214-3 du Code de l'Environnement .
- Pièce N°4 - **Etude d'impact**
En deux volumes (vol 1/ parties B et C ; vol 2 / parties D à L)
- Pièce N°5 - **Résumé non technique de l'Etude d'Impact** (partie A)
- Pièce N°6 - **Dossier de demande de dérogation** d'atteinte aux espèces protégées au titre des articles L 411-1 et 2 du Code de l'Environnement
En 3 volumes
(données générales V1, milieu marin V2, milieu terrestre V3)
- Pièce N°7 - **Avis de l'autorité environnementale**
Avis émis le 20 décembre 2016 par Monsieur le Préfet de Région
- **Avis du conseil national de la protection de la nature**
Avis émis le 16 novembre 2016
- **Le Mémoire en réponse** aux avis de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature pour la faune et la flore du 3 février 2017 .

Annexes à la pièce 7

- **Plan de réception des déchets**
- **Avis du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion** (cf art L334-5 du CE)
Délibération n°2017-003 du 31 janvier 2017

Le dossier 2 comprenant les **pièces 1 à 5** du dossier 1 et les différentes consultations **pour l'Autorisation au titre du Code des Transports** - article R5314-4 et **au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques** – article L 2124-1 .

- Consultation du conseil portuaire
- Consultation des collectivités et des services locaux intéressés
- Consultation du concessionnaire
- Consultation de la Commission nautique locale

Pièces annexées au dossier (1 et 2) à la disposition du public .

- 1) Une étude d'impact acoustique
- 2) Une étude d'agitation
- 3) L'Arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique en date du 16 décembre 2016 .
- 4) Les insertions presse d'ouverture d'enquête publique – annonces légales –

Le dossier, complexe, est particulièrement important et volumineux (913 pages pour la seule étude d'impact) .

Le résumé non technique de l'étude d'impact, expose l'essentiel de l'étude . C'est un document de 95 pages qui aurait pu être plus synthétique, avec des résumés de chapitres, pour en faciliter la lecture par le public .

Le dossier 2 au titre du Code des Transports et Code Général de la Propriété des Personnes Publiques est constitué de certaines pièces du dossier 1, en particulier l'étude d'impact et des avis et consultations spécifiques .

En application de l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016, le dossier d'enquête publique unique est également consultable pendant toute la durée de l'enquête sur le site de l'autorité organisatrice et depuis un poste informatique en mairie de Port- Vendres (cf l'arrêté préfectoral) .

A3 . Etude globale du dossier (pièces des dossiers 1 et 2)

3.1. Textes, Autorisations, Procédure administrative relative au projet

Dans le document, sont explicités les textes et autorisations s'appliquant au projet au titre des différents Codes . Les procédures préalables à l'enquête publique, en particulier les concertations des services et du public sont énoncées avant le rappel de la procédure à suivre pour l'enquête publique .

La déclaration de projet est prononcée par le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales. Le Préfet des Pyrénées Orientales publie l'arrêté préfectoral d'autorisation du projet .

3.2. Bilan de la concertation publique :

La concertation publique sur le projet, conformément aux textes, a eu lieu du 18 novembre au 15 décembre 2013 à Port-Vendres et au Conseil Départemental . L'information du public a été réalisée grâce à différents moyens (plaquette d'information, espace projet sur le site internet du Conseil Général, parutions presse et magazine, panneaux d'exposition et affichettes pour les réunions publiques) . L'expression du public a été recueillie lors des 4 réunions publiques, sur des registres en mairie de Port-Vendres, par un lien sur le site internet du projet .

L'analyse quantitative démontre une bonne participation du public. 63% des opinions sont favorables au projet du scénario 2 réhabilitation du quai Dezoums, 16% favorables au scénario 1 et 21% sans opinion sur l'opportunité du projet .

De nombreux thèmes ont été abordés dont certains dans des réunions spécifiques .

L'analyse qualitative en a été faite par le porteur de projet . Ce dernier a pris en compte certaines remarques et observations pour ainsi améliorer le projet .

3.3. Dossier de demande d'autorisation unique **(article L 214-3 du Code de l'environnement)**

Ce document reprend les éléments fixés par l'article R 214-6 du Code de l'Environnement . En particulier : l'emplacement, la nature, l'objet de l'ouvrage, les installations, les travaux et les activités futures .

D'autres éléments :

- L'évaluation des incidences directes, indirectes, temporaires et permanents du projet .
- Les incidences particulières sur les sites Natura 2000 .
- La compatibilité du projet avec les Schémas, Plans et Programmes Loi sur l'eau .
- Les mesures correctives ou compensatoires envisagées .
- La justification du projet .

Ces éléments sont explicités dans les pièces « Etude d'Impact » n° 4 (v1 et v2) et n° 5 ;

Enfin, sont détaillés les moyens de surveillance pendant le chantier et en exploitation , les moyens d'intervention et les éléments graphiques, plans et programmes se rapportant au dossier .

3.4. Etude d'impact :

Le contenu de l'étude d'impact est conforme à l'article R 122-5 du Code de l'Environnement. Elle est constituée de trois documents dont un pour le résumé non technique .

L'étude actuelle a été initiée en 2012 . Les deux documents, constitutifs de l'étude, d'un volume important, analysent un nouveau projet à la suite de l'annulation de l'autorisation préfectorale, de 2009, concernant le précédent projet .

Cette étude s'appuie sur de nouvelles études :

- Etude d'évaluation économique et social du projet
- Nouvelle étude de conception technique du projet (2011-2013)
- Etudes géotechniques
- Diagnostic structurel des infrastructures portuaires existantes
- Etude d'agitation

Sur d'autres études spécialisées :

- Etude des biocénoses marines (2012)
- Inventaire des espèces marines protégées (2014-2015)
- Etude du bruit ambiant (2012)
- Etude de la faune et de la flore terrestre (2013-2014)
- Etude paysagère

Dans le premier document, on trouve :

- La description du projet (conception, dimensions, exigences techniques travaux et exploitation, ...) et des travaux associés .
- L'analyse de l'état initial de la zone et des milieux impactés .

Dans le deuxième document :

- La justification du choix du projet
- L'analyse des effets négatifs, positifs, directs, indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement .

- L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets .
- Les impacts de l'ensemble du programme des travaux .
- Les effets du projet sur la santé .
- La compatibilité du projet avec les schémas, plans et programmes en vigueur .
- Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation des impacts .
- Les méthodes utilisées, les difficultés éventuelles, les noms et qualités des auteurs .
- L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 concernés .

3.5. Résumé non technique :

Ce document résume les parties B à L de l'étude d'impact . Il décrit l'essentiel du projet, de son environnement, de ses impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets . Il permet au public un accès plus facile aux informations techniques, nombreuses et complexes .

3.6. Dossier de demande de dérogation d'atteinte aux espèces protégées **(articles L 411-1 et 2 du Code de l'Urbanisme)**

Ce dossier est constitué de trois volumes .

Le premier volume traite des données générales : La description du projet et les raisons du choix, les procédures règlementaires, les espaces naturels protégés, le Parc Naturel Marin et les zonages d'inventaires .

Le deuxième volume est consacré au milieu marin : L'objet de la demande de dérogation des deux espèces marines, les inventaires et leur environnement, les impacts liés aux travaux et activités connexes du projet, l'étude d'agitation, état actuel dans la zone, les mesures d'évitement et de réduction ainsi que les impacts résiduels, les mesures compensatoires et leurs effets dont la ZMEL, les mesures de surveillance, de suivi et d'accompagnement, enfin le coût de toutes les mesures .

Le troisième volume s'intéresse au milieu terrestre : L'état initial de l'environnement terrestre du projet, les inventaires des habitats et des espèces dans la zone d'étude rapprochée, les mesures d'évitement et de réduction des impacts, la demande de dérogation pour destruction d'habitats et/ou espèces pour douze espèces animales (certaines potentiellement présentes), les mesures de compensation, d'accompagnement et de suivi, enfin le coût de toutes ces mesures .

3.7. L'avis de l'autorité environnementale :

Emis le 20 décembre 2016, le document de 9 pages reprend l'objectif du projet, les principaux enjeux environnementaux, l'étude d'impact, la justification du projet, sa compatibilité, ses impacts et les mesures proposées .

L'avis du conseil national de la protection de la nature :

Emis le 16 novembre 2016, c'est un avis favorable sous conditions .

Le mémoire en réponse aux avis de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature pour la faune (21 décembre 2016) et pour la flore (28 décembre 2016) . Précisions du maître d'ouvrage sur un certain nombre de points relevés dans les différents avis .

Annexes à la pièce 7 :

Le plan de réception des déchets

Plan conçu par le Pavillon bleu et la Fédération française des ports de plaisance .

Arrêté du Conseil Général n°753/2014 du 13 mai 2014 .

Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison .

L'Avis du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion

Délibération n°2017-003 du 31 janvier 2017

Altération notable du milieu marin au sens des dispositions de l'article L334-5 du Code de l'Environnement . Avis favorable assorti de recommandations .

3.8. Dossier Code des Transports - consultations -

1. Consultation du Conseil Portuaire en date du 14 décembre 2016
2. Consultation des Collectivités et des Services locaux
 - Direction départementale des territoires et de la mer PO du 16 décembre 2016
 - Préfecture Maritime de la Méditerranée du 13 février 2017
 - Direction régionale des douanes Perpignan en date du 13 décembre 2016
 - Communauté de Communes des Albères et de la Côte Vermeille du 12-12-2016
 - Commune de Port-Vendres en date du 28 novembre 2016
3. Consultation du concessionnaire - CCI Perpignan - en date du 19 décembre 2016
4. Consultation de la Commission Nautique Locale en date du 14 décembre 2016 et complément du 19 janvier 2017 .

3.9. Documents annexés

- L'Etude acoustique avec impact sonore prévisionnel et mesures compensatoires . Egis Eau / Acoustique Sérial octobre 2016 .
- L'Etude d'agitation portuaire . Egis Eau / Rapport final d'octobre 2013

**La composition du dossier d'enquête publique unique est conforme aux textes réglementaires des différents codes .
Le projet de requalification du quai Dezoums est susceptible d'affecter l'environnement. L'ouvrage et travaux annexes sont soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau . (Code de l'Environnement) avec l'évaluation des incidences sur la conservation des sites Natura 2000 et la demande de dérogation d'atteinte aux espèces protégées .
L'étude d'impact, très complète, s'appuie sur de nombreuses études techniques récentes. Au titre de l'article L 214-3 du Code de l'Environnement, la procédure conduit à une décision unique .**

Au titre du Code des Transports, l'étude d'impact du dossier tient lieu de dossier d'instruction car elle fournit les informations requises . L'instruction est complétée par les diverses consultations règlementaires .

Au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, le changement de vocation de zones concernant l'utilisation du domaine public est soumis à enquête publique . Enquête qui doit tenir compte de certains impératifs environnementaux . Ces derniers sont explicités dans le dossier d'enquête publique .

Le dossier d'enquête publique unique (1 et 2) est complété par des documents annexés . Les enquêtes et instructions au titre du Code des Transports et du CGPP sont menées simultanément avec l'enquête Loi sur l'Eau (Enquête Publique Unique) .

A4. Mesures intervenues à l'ouverture de l'enquête

La demande d'enquête publique a été présentée par Madame la Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales en date du 14 octobre 2016 .

Monsieur SAUVANET Francis a été désigné par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier, en qualité de Commissaire Enquêteur, pour diriger l'enquête publique unique mentionnée ci-dessus par décision n° E 16000215/34 du 2 décembre 2016 .

L'arrêté préfectoral n° DREAL / DE / 2016551-001 du 16 décembre 2016 fixe le déroulement de l'enquête publique unique durant 31 jours consécutifs et entiers du 8 février au 10 mars 2017 inclus .

Pendant la durée de l'enquête, un exemplaire du dossier (constitué en dossier 1 Code de l'Environnement et en dossier 2 Code des Transports et Code général de la propriété des personnes publiques) sera déposé à la mairie de Port-Vendres . Il sera consultable sur place, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie .

Aux jours et heures d'ouverture de la mairie, les pièces du dossier pourront également être consultables :

- Sur un poste informatique installé en mairie .
- Sur le site internet « <http://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/publications/enquetes-publiques-et-autres-procedures-autorisations-loi-sur-l-eau> »

Le public pourra, en mairie, consulter et consigner les observations, propositions et contre-propositions sur un des registres à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur .

Il est également possible de les adresser :

- Par correspondance à l'adresse de la mairie à l'attention du commissaire enquêteur
- Par voie électronique à l'adresse suivante .
« enquetes-publiques.dmmc.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr »

Les jours et heures de permanence du Commissaire Enquêteur seront les suivants :

Le mercredi 8 février 2017 de 9 à 12 Heures
Le mercredi 15 février 2017 de 14 à 17 Heures
Le jeudi 23 février 2017 de 9 à 12 Heures
Le mardi 28 février 2017 de 9 à 12 Heures
Le vendredi 10 mars 2017 de 14 à 17 Heures

Ces informations seront portées à la connaissance du public par affichage de l'arrêté préfectoral et de l'Avis d'enquête en mairie, aux points d'affichage de la commune et à proximité du projet (arrêté, avis d'enquête et certificat d'affichage en annexes) .
L'information en sera faite également sur les sites de l'état (autorité organisatrice), du Conseil Départemental et de la commune .

L'insertion des informations réglementaires sera réalisée par l'autorité organisatrice par insertion presse dans les annonces légales .

« L'Indépendant » des 23 janvier et 10 février 2017
« Le Midi Libre » des 23 janvier et 09 février 2017
(copie en annexes du rapport) .

B . DEROULEMENT DE L'ENQUETE

B1. Avant la date d'ouverture de l'enquête

Une réunion, avec la remise du dossier, a eu lieu dans les locaux du Conseil Départemental à Perpignan le 7 décembre 2016 en présence de Mrs Joël Pou, Yves Constant, Cazeau et Saly du Conseil Départemental, Mr Jean-Luc Gamez et Mme Valérie Rego de la DREAL .
Ce même jour, le Commissaire Enquêteur a participé à la préparation de l'arrêté, de l'avis d'enquête ainsi qu'à l'organisation générale de l'enquête .

Une deuxième réunion concernant l'organisation matérielle et le déroulement de l'enquête en mairie de Port-Vendres a été réalisée le 14 décembre 2016 en présence de Mr Eric Duhamel DGS et de Mme Katia Amouri Adjointe Urbanisme .

Le commissaire enquêteur a reçu copie de l'arrêté préfectoral le 21 décembre 2017 .

Après une première étude du dossier par le commissaire enquêteur, et la réception d'avis et de documents complémentaires (avis du Conseil National de la Protection de la nature, arrêté préfectoral de 2009, jugement du tribunal administratif du 4 février 2011), une réunion de travail s'est déroulée le 11 janvier 2017 dans les locaux du Conseil Départemental au port de commerce de Port-Vendres en présence de Mrs Joël Pou, Yves Constant du Conseil Départemental, Mr Jean-Luc Gamez de la DREAL et de Mr Patrick Michel du Bureau d'Etudes Egis Eau, concepteur du dossier .

A l'issue, une visite des lieux détaillée a été organisée en présence des mêmes responsables .

Le 23 janvier 2017, nous avons reçu de la DREAL, les copies des avis des services sollicités .
Le 30 janvier 2017, nous avons procédé au contrôle de l'affichage règlementaire près du projet et à une visite complémentaire de l'environnement du projet .

Le 02 février 2017, nous avons été sollicité pour une réunion, à programmer durant l'enquête, avec les responsables de Saint Charles International .

Le 07 février 2017, nous avons reçu le dossier des consultations au titre de l'article R 5314-2 du Code des Transports, l'Avis du Parc naturel marin du golfe du lion et le mémoire en réponse du Conseil Départemental aux avis de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature pour la faune et la flore .

Le 08 février 2017, nous avons reçu le rapport final de l'étude d'agitation portuaire et nous avons pu consulter le Plan de réception des déchets .

<p>Tous ces éléments nous ont permis de prendre connaissance du projet et du dossier d'enquête publique unique avant l'ouverture de l'enquête .</p>
--

L'ensemble des pièces et documents constituant les dossiers a été contrôlé et visé en mairie par le commissaire enquêteur avant l'ouverture de l'enquête publique .

Deux registres d'enquête publique ont été ouverts et paraphés par nos soins dont un spécifique au courrier électronique .

B2 . Durant l'enquête publique

Les permanences du commissaire enquêteur ont bien eu lieu aux jours et heures indiqués par l'arrêté préfectoral .

Durant l'enquête, et en particulier les jours de permanences, le commissaire enquêteur est revenu sur les lieux du projet, pour revoir des points particuliers ainsi que pour vérifier la permanence des affichages sur la commune .

La concertation règlementaire sur le projet de requalification du quai Dezoums du 18 novembre au 15 décembre 2013 avait mobilisé le public avec recueil de nombreux avis . Il devait en être de même lors de la présente enquête .

De plus, l'application de l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 sur la participation du public a permis une expression plus importante de ce dernier par une approche dématérialisée de l'information et des observations .

Au cours des permanences, nous avons reçu 30 personnes pour des questionnements et observations écrites et orales . Nous avons noté une très forte affluence du public durant les permanences . Nous avons été sollicité pour des entretiens particuliers par les responsables du fonctionnement du port et du traitement des navires, des plateformes logistiques du département et des associations .

Les messages électroniques parvenus à l'adresse prévue dans l'arrêté ont été transférés régulièrement en cours d'enquête en mairie de Port-Vendres pour être enregistrés et annexés au registre spécifique des observations . Le public a pu ainsi consulter toutes les observations émises .

Compte tenu du nombre important d'observations en mairie et par courrier électronique, le commissaire enquêteur a ouvert et paraphé plusieurs autres registres tout au long de l'enquête (2 registres observations mairie et 4 registres mails) .

Les courriers parvenus au Commissaire Enquêteur à l'adresse de la mairie ainsi que les documents remis en main propre ont été enregistrés et annexés, par ses soins sur les registres d'enquête, et mis en consultation .

Le déroulement de l'enquête a été régulier et n'appelle pas de commentaires de la part du Commissaire Enquêteur si ce n'est une attention toute particulière et la mise en place de procédures de suivi et de contrôle entre plusieurs acteurs (autorité organisatrice, mairie et commissaire enquêteur) pour gérer dans le temps les très nombreux courriers électroniques, leur mise à disposition dans des registres spécifiques en mairie en parallèle avec la gestion des observations écrites et courriers classiques sur d'autres registres .

Le 8 février 2017, conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur a rappelé aux responsables de la commune, qu'en application de l'article R 214-8 du code de l'environnement, pour la demande d'autorisation unique au titre de l'article L 214-3, le conseil municipal est appelé à donner son avis dès l'ouverture d'enquête .

En date du 10 mars 2017, il nous a été remis copie de l'avis de la Présidente de la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée du 7 mars 2017 .

Cet avis sera explicité dans la partie « conclusions » du présent rapport .

B3 . Evènements qui se sont déroulés après l'enquête

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur a clôturé les registres à l'issue de l'enquête . le Commissaire Enquêteur a fait l'analyse et la synthèse des observations reçues et répertoriées dans les registres . Il lui a été remis également le certificat d'affichage (en annexes) .

Après avoir réuni l'ensemble des éléments concernant l'enquête publique, le commissaire enquêteur a rencontré le porteur de projet le 17 mars 2017 et lui a remis un procès-verbal des observations et questions en lui demandant de bien vouloir lui fournir un mémoire en réponse dans les 15 jours .

Le mémoire nous a été remis le 31 mars 2017 (en annexes) lors d'une réunion, sur demande du maître d'ouvrage .

Conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral, et dans le cadre de l'autorisation unique au titre de l'article L 214-3 du code de l'environnement et en application de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014, le conseil municipal de la commune de Port-Vendres nous a transmis son avis du 15 mars 2017. (délibération intégrée au rapport « partie conclusions » et annexée) .

C - ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

C1. Relation comptable des observations

- 106 Observations consignées dans 2 registres d'enquête .
- 138 Observations par courrier électronique annexées dans 4 registres d'enquête
- 13 courriers reçus en mairie et annexés
- 336 signatures par pétitions d'associations ou de collectifs
- 18 notes, dossiers ou documents remis en main propre et annexés
- 19 observations orales

C2 . Analyse synthétique des observations

Les observations analysées sous forme thématique , les avis et recommandations sont détaillés dans la partie du Rapport d'Enquête intitulé « **Conclusions du Commissaire Enquêteur** » .

Le PV des observations remis au maître d'ouvrage comprend également les tableaux récapitulatifs nominatifs et thématiques, ainsi qu'une synthèse globale du Commissaire enquêteur qui est reprise dans les conclusions .

Les réponses du responsable de projet sont également explicitées dans cette partie du rapport (cf PV des observations et mémoire en annexes du rapport) .

Les observations sont très nombreuses et les avis contenus sont partagés . Pour une meilleure compréhension des tableaux, les thèmes abordés dans les observations sont identifiés ci-dessous par une lettre :

A. L'agitation - La bathymétrie / **Ap.** Alternative au projet / **B.** Bilan carbone
C. Coût du projet – Investissements - Impôts / **D.** Autres thèmes Divers /
E. Evolution du port, de Port-Vendres, Emploi / **I.** Autres Impacts / **J.** Justification du projet /
L. Relation entre port et plateformes logistiques départementales / **N.** Nuisances sonores /
O. Opposition au projet / **Ps.** Pollutions - Particules fines - Santé / **R.** Autres Risques /
S. Sécurité - travaux et exploitation - Navigation -Accidents - Matières dangereuses /
V. Cadre de vie - Impact Paysager - Environnement .

Dans la partie « **Conclusions** » du rapport :

- . **L'analyse du dossier**
- . **Les observations reçues par le Commissaire Enquêteur .**
- . **Les remarques, questionnements et avis du Commissaire Enquêteur**
- . **Les réponses du responsable de projet .**

Dans un document séparé « Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur » :

- . **Les conclusions du Commissaire Enquêteur au titre de chacune des enquêtes .**

Tel est le rapport que nous avons dressé et clos
A SAINT CYPRIEN le 07 avril 2017

LE COMMISSAIRE ENQUETEUR
Francis SAUVANET

DEPARTEMENT DES PYRENEES-ORIENTALES

LES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

**Enquête Publique unique relative à la requalification du quai Dezoums
à l'Anse des Tamarins**

préalable :

- à l'autorisation au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques intégrant la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées au titre du Code de l'Environnement .
- à la décision du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales au titre du Code des Transports .
- au changement d'utilisation des zones du domaine public maritime au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques .

Commune de Port-Vendres

par arrêté préfectoral n° DREAL/DE/2016351-001 du 16 décembre 2016

ENQUETE PUBLIQUE

Du mercredi 8 février au vendredi 10 mars 2017

COMMISSAIRE ENQUETEUR

Mr Francis SAUVANET

II. LES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A - RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE **et des dispositions réglementaires**

Le projet prévoit la requalification du quai de Dezoums dans l'anse des Tamarins . L'anse est définie par deux avancées rocheuses et une petite plage de sable grossier . Elle est située à l'intérieur des limites portuaires du port de Port-Vendres, en continuité de la zone de commerce déjà existante .

Le projet de requalification du quai Dezoums comprend essentiellement :

- Le démontage, la déconstruction des équipements actuels (quai, hangar)
- La construction d'un nouvel hangar
- Le dragage des fonds à – 9 m NH
- La construction d'un quai d'une longueur de 170 m
- La construction d'un terre plein d'une surface de 10700 m²
- L'équipement du quai avec rampe d'accès et la grue existante
- La démolition des bâtiments annexes de l'ancien hôtel des Tamarins

Le port de Port-Vendres est un port, naturel en eaux profondes, mixte, regroupant des activités de commerce, de croisière, de pêche et de plaisance .

Il est situé au sud sud-est du département des Pyrénées Orientales, à 30 km de Perpignan et à 20km de l'Espagne .

C'est un port imbriqué dans la ville . Une ville de 4291 habitants, dont la population diminue pour diverses raisons (dont le manque d'activité et d'attractivité) mais qui évolue en été pour atteindre de 8000 à 12000 personnes . L'agriculture, surtout les cultures viticoles, est une maigre composante de l'économie . Le tourisme fait partie des activités socio-économiques avec les activités portuaires (commerce et croisière), la pêche qui évolue défavorablement, la plaisance et les activités commerciales et de services non négligeables .

Le port est capable d'accueillir des cargos de 155 m de long et de 8 m de tirant d'eau grâce à deux quais (Le quai de la République avec une gare maritime et le quai de la Presqu'île) . Le quai de la Presqu'île, utilisé actuellement, ne possède pas de rampe d'accès Ro-Ro adaptée à la taille des navires . Le port actuel ne possède pas une zone d'évitage adéquate (pour le pivotement autonome des navires) .

L'objectif est de remplacer le quai Dezoums existant non utilisé depuis 2005 car de dimensions non adaptées aux navires actuels et ne possédant pas de rampe d'accès Ro-Ro suffisante . Le nouveau quai sera capable d'accueillir des navires de 155 m de long et de 25 m de large, avec un tirant d'eau de 8 m, et d'assurer par une grue mobile la rupture de charge des marchandises .

D'autres objectifs pour le projet de requalification du quai Dezoums sont développés :

- des objectifs économiques en complément de la sécurisation de l'activité de commerce, le maintien des emplois, la sécurité des manutentionnaires, la diversification de l'activité (navires Ro-Ro, Ro-Pax et croisière) .
- des objectifs territoriaux en garantissant le développement coordonné du territoire .
- des objectifs environnementaux en adéquation avec les autres objectifs .

Le projet est ainsi parfaitement défini en termes d'opérations et en termes d'objectifs .
Il s'agit de travaux, d'ouvrages et d'aménagements publics susceptibles d'avoir des incidences sur la santé, l'environnement et le domaine public maritime .
L'enquête publique unique porte essentiellement sur une étude d'impact, documents complémentaires et consultations au titre des différents Codes concernés .

Par arrêté préfectoral n° DREAL/DE/2016351-001 du 16 décembre 2016, Monsieur le préfet des Pyrénées orientales a prescrit la mise en enquête publique unique de la requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins dans le port de Port-Vendres .

Cette enquête publique est préalable :

- à l'autorisation unique requise au titre de l'article L 214-3 du Code de l'Environnement (eau et milieux aquatiques) intégrant la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées .
- à la décision du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales en application de l'article R 5314-2 du Code des Transports .
- au changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime en application de l'article L 2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

et porte sur la réalisation d'une étude d'impact en application des articles R 123-1 et R 122-2 du Code de l'Environnement .

L'enquête publique a eu lieu du 8 février au 10 mars 2017 sur le territoire de la commune de Port-Vendres .

A l'issue de l'enquête publique, les décisions susceptibles d'être adoptées sont les suivantes :

- par un arrêté préfectoral, une décision d'autorisation au titre du Code de l'Environnement (eau et milieux aquatiques), assortie éventuellement de prescriptions ou une décision de refus .
- une décision du Conseil Départemental en application de l'article R 5314-2 du Code des Transports .
- une déclaration de projet par le Conseil Départemental avec une délibération sur l'intérêt du projet et les suites à donner en application de l'article L 126-1 du Code de l'Environnement .

B - CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le commissaire enquêteur, désigné par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier après son analyse du projet, l'examen des observations formulées, les réponses, avis et informations recueillies lors de ses investigations, a fondé ses avis en application des dispositions réglementaires rappelées précédemment .

B1. Sur les modalités de l'enquête :

Le commissaire enquêteur a constaté le respect des obligations réglementaires concernant la préparation et le déroulement de l'enquête notamment sur les points suivants :

- La production du dossier d'enquête publique unique réalisé par le Conseil Départemental et le cabinet d'études Egis Eau chargé de son élaboration . Dossier présenté sous forme d'un dossier spécifique Code de l'Environnement et d'un dossier Code des Transports et Code Général de la Propriété des Personnes Publiques .
- La mise à disposition des pièces du dossier en conformité avec l'article 3 de l'arrêté préfectoral avec en particulier l'application de l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 (dossier complet sur site internet de l'état, poste informatique en mairie)
- La visite des lieux avant et pendant l'enquête .
- La réalité des mesures de publicité en conformité avec l'article 5 de l'arrêté préfectoral (presse, publication en mairie, sites internet et affichage sur panneaux et à proximité du projet) . Le certificat d'affichage et l'avis d'enquête ont été annexés au présent rapport .
- La mise à disposition des registres d'enquête, paraphés par nos soins, à la mairie de Port-Vendres ainsi que la possibilité pour le public de consigner les observations par voie électronique .
- L'accueil du public lors des permanences du commissaire enquêteur . Ces permanences au nombre de cinq, ont été tenues à la mairie , aux jours et heures précisés dans l'article 3 de l'arrêté et repris au chapitre A4 du rapport d'enquête . Elles ont été complétées par des réunions spécifiques sur demande .

B2. Sur le dossier :

Le dossier soumis à l'enquête publique a été décrit en partie I du rapport du commissaire enquêteur (partie spécifique Code de l'Environnement et Code des Transports et CGPPP) . Le commissaire enquêteur constate que le dossier comprend les pièces prévues pour l'enquête publique unique prescrite .

En complément le commissaire enquêteur émet sur le dossier l'avis suivant :

L'analyse faite par le commissaire enquêteur s'appuie sur les éléments de présentation fournis dans les diverses pièces constituant le dossier . Dossier remis au commissaire enquêteur et soumis à l'enquête .

2.1 Sur la forme

Le dossier d'enquête spécifique au Code de l'Environnement, constitué de 7 pièces en 10 documents est très complexe et volumineux . Il est de ce fait très difficile à appréhender par un public non averti . Nous notons que le projet a fait l'objet d'une concertation publique en 2013, avec une information sous forme de plaquette, un espace projet sur le site du Conseil Départemental et plusieurs réunions publiques générales et thématiques . On trouve dans plusieurs documents des parties identiques, les mêmes analyses voire les mêmes chapitres . Ces redondances ne facilitent pas la lecture et la compréhension des documents .

Nous avons relevé de nombreuses erreurs dans les paginations et les chapitres entre les tables de matière et les contenus des documents . A la suite de la réunion de présentation, sur demande du commissaire enquêteur, les dossiers d'enquête à la disposition du public ont été repris entièrement sur ce point . Il faut remarquer que la raison première de ces erreurs est due à l'existence d'un nombre important de versions successives du dossier liées à des modifications tout au long de sa constitution . Ceci a complexifié ce dossier déjà très technique .

Il a été constitué un dossier « Code des transports » au titre de l'article R5314-2 comprenant l'étude d'impact et les consultations conformément à l'article R 5314-4 et « Code général de la Propriété des Personnes Publiques » conformément à l'article L 2124-1 .

En ce qui concerne l'Etude d'Impact . Elle est complète et basée sur de nombreuses études techniques récentes . Le résumé non technique (pièce 5) reprend l'essentiel des thèmes traités dans les deux volumes (pièce 4) . C'est un document de 95 pages qui aurait pu être accompagné de résumés et de tableaux synthétiques .

Le dossier est complété par des documents annexés décrits en partie I .

2.2 Sur le fond

2.2.1 Le bilan de la concertation publique

La concertation règlementaire sur le projet s'est déroulée du 18 novembre au 15 décembre 2013 .

L'information par les parutions presse, l'espace projet sur le site du Conseil Départemental et les panneaux d'exposition, pendant la durée de la concertation, a accompagné plusieurs réunions publiques :

- Le 22 novembre 2013 Réunion d'ouverture
- Le 27 novembre Réunion thématique – enjeux fonctionnels et socio-économiques
- Le 5 décembre Réunion thématique – impacts du projet sur l'environnement
- Le 12 décembre 2013 Réunion de clôture

L'expression du public a été recueillie de différentes manières .

La concertation a permis de mobiliser largement (295 personnes lors des réunions, 174 avis exprimés) . L'opportunité du projet de requalification du quai Dezoums a été approuvée par 63% des personnes . 16% sont d'un avis contraire, 21% sont sans opinion .

Les avis favorables privilégient des arguments socio-économiques (maintien d'activité et d'emploi, développement possible du port régional avec diversification des activités, environnement logistique favorable, sécurisation des personnels de manutention et de la fonctionnalité du port de commerce) .

Les opinions défavorables ont également des arguments socio-économiques (occupation actuelle faible des quais, investissement non justifié, emplois non assurés, projet contraire au développement du tourisme et de la plaisance), mais aussi techniques (risque d'agitation dans tout le port, risque santé, nuisances et impacts environnementaux) .

Les enjeux principaux liés au projet sont donc socio-économiques et environnementaux en raison des différents milieux impactés .

D'autres sujets ont été abordés lors de la concertation comme le coût et la rentabilité du projet, l'agitation dans le port, les nuisances et impacts durant les travaux .

La concertation s'est déroulée règlementairement, permettant au maître d'ouvrage de prendre en compte les interrogations et les suggestions du public .

Les enjeux principaux ont fait l'objet de réunions thématiques .

L'approche socio-économique doit démontrer l'intérêt du développement de l'activité du port de commerce pour garantir la position de Port-Vendres sur un marché de niche, fruits et légumes (marché porteur, historique mais potentiellement « volatil »), améliorer l'accueil et la logistique des navires et pour envisager de possibles diversifications d'activités .

La réflexion générale sur le volet environnemental avec le constat de la dégradation de l'environnement (bruit, pollution, paysage, espèces animales,...) engagea le maître d'ouvrage à prendre en compte les remarques et à étudier des améliorations .

La concertation, telle que présentée et analysée a permis une information complète du public et a suscité une forte mobilisation . Le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre des études sur le projet, sur des mesures d'amélioration, de réduction ou de compensation des impacts et des nuisances en particulier environnementaux, ainsi que mener des réflexions sur l'avenir de l'ancien hôtel des Tamarins en concertation avec les différents acteurs . Le projet global devant ensuite être soumis à enquête publique .

2.2.2 La demande d'autorisation unique du Code de l'Environnement Loi sur l'Eau (au titre de l'article L 214-3) .

Présentée par Madame la Présidente du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, la demande d'autorisation unique comporte les éléments indiqués à l'article R 214-6 du Code de l'Environnement .

La localisation du projet et son environnement sont précisés .

Les principales caractéristiques du projet sont définies en particulier les caractéristiques techniques de l'ouvrage :

Pour le quai, il s'agit d'un tablier de 1,5 m d'épaisseur sur un quadrillage de poutres fixées en tête de pieux avec un talus en enrochement pour limiter l'impact du projet sur l'agitation dans

le port . Les fondations sont réalisées par 220 pieux de 1219 m/m de diamètre avec ancrage de 2 m dans le schiste .

Le dragage, pour l'utilisation du quai, sera fait à la côte -9 m NH avec une valorisation des matériaux par leur utilisation pour la constitution du futur terre-plein en arrière du quai . Ce dernier d'une longueur de 170 m, de largeur d'environ 21 m, est implanté de façon à ne pas engager le chenal d'accès du port .

Sa hauteur tient compte, du risque de submersion marine (élévation retenue de 0,25 m du niveau de la mer en 2050) et de l'étude d'agitation (houle de direction N020, hauteur d'agitation entre 1,50 et 1,75 m) .

A l'arrière du quai, pour la création du terre-plein, compte tenu des caractéristiques géotechniques du site, les vases seront traitées sur place (48000 m3 de vases sous emprise et 17700 m3 apportées par dragage) .

Concernant le poste Ro-Ro (rampe d'accès), une faisabilité de poste unique pour les quais Dezoum et Presqu'île est envisagé . Il sera dimensionné pour la largeur des navires actuels (poste de largeur 30m, longueur des plans 5m) .

Le dragage des matériaux meubles (17000 m3) sera entrepris avec une pelle montée sur barge et équipée d'une benne environnementale . Le déroctage à la côte -9 m NH représente 5000 m3 qui seront déversés pour le comblement de l'anse .

Des solutions sont envisagées en ce qui concerne le réseau des eaux usées . Le terre-plein sera aménagé et comprendra un dispositif de décanteur-deshuileur pour le rejet des eaux pluviales dans le port . Le projet du quai Dezoums disposera de son propre assainissement (les surfaces des écoulements tiendront compte des exigences en matière d'assainissement) .

Pour le réseau électrique, l'alimentation électrique de la grue portuaire mobile automotrice sur pneus de 2013 sera réalisée ainsi que l'alimentation des navires en courant de quai (réservation de gaines, fourreaux et bornes sur le quai) .

L'éclairage tiendra compte des études d'éclairages menées et des contraintes environnementales .

Les installations nouvelles seront clôturées dans le cadre des contraintes ISPS .

Le bilan des matériaux mobilisés sur le chantier est exprimé en volume (démolition, déconstruction, déblais, remblais, extraction, etc ...) - matériaux évacués ou acheminés tout en notant la réutilisation maxima des matériaux extraits (pour le comblement de l'anse, l'enrochement, la constitution du terre-plein, ...) .

Le volume des apports est de l'ordre de 21000m3 auquel il faudra ajouter les matériaux de construction (hangar, pieux, poutres, palplanches, etc) .

Les zones de chantier sont circonscrites (partie terrestre actuelle, plage et partie maritime, anse des tamaris, zones de déroctage et de dragage) .

Les zones de stockage des matériaux et des engins de chantier sont prévues avec aires de stationnement et d'avitaillement et une base vie . Ces zones ont été choisies sur les espaces anthropisés à vocation portuaire .

Le délai global des travaux est de l'ordre de deux ans (un an pour les pieux) avec des adaptations en fonction des contraintes environnementales terrestres et maritimes .

Le phasage proposé détermine l'ordre des opérations .

Les moyens de surveillance et d'interventions en cas d'incident ou d'accident sont explicités ainsi que la mise en place d'une procédure de suivi régulier des ouvrages (eaux pluviales, évolution du milieu, traitement) .

L'évaluation des risques de pollution (eau, air) et des risques incendie (plateforme, navire) sont abordés avec mise en place de moyens de prévention et de lutte (schéma d'organisation des moyens d'alerte et de réaction) . L'établissement d'un Dossier Général de Sécurité Portuaire (DGSP), de la procédure d'intervention sur le terre-plein et de la permanence du commandement sont spécifiés ..

La demande d'autorisation unique au titre de la Loi sur l'eau conduit à une procédure unique intégrée définie par le Code de l'Environnement .

Le dossier correspond bien à la réalisation d'ouvrages, travaux, activités susceptibles de porter atteinte à l'eau et aux milieux aquatiques .

Les éléments fournis permettent l'analyse de la demande .

Le document indiquant les diverses incidences sur le milieu, les sites Natura 2000, la compatibilité du projet avec les plans et programmes gestion de l'eau, les mesures correctives ou compensatoires, l'opportunité et le choix du projet est remplacé par l'Etude d'impact (en application des articles R 122- et R 123-3) .

Il en est de même pour les éléments graphiques, plans et cartes .

L'Etude d'impact est reprise dans le paragraphe suivant des présentes conclusions .

L'implantation et les caractéristiques du projet ont fait l'objet de nombreuses études techniques . Le projet est dimensionné pour améliorer l'offre du port tout en tenant compte des contraintes du lieu (exigüité du plan d'eau et aire d'évitage) .

Les techniques de chantier proposées nous paraissent adaptées aux enjeux tout en limitant les impacts et les nuisances .

Nous regrettons que certaines techniques et solutions soient souvent données à titre d'exemples et non arrêtées car il est difficile de mesurer les impacts réels effectifs .

Il nous semble évident que les techniques qui seront retenues soient les plus performantes en matière environnementale . Leurs effets et les mesures devront être évaluées et validées par un organisme indépendant compétent en matière environnementale . C'est particulièrement à noter pour les techniques de déroctage, de dragage, de traitement des vases, d'assainissement pluvial, etc...

2.2.3. L'Etude d'impact

L'étude d'impact, partie la plus importante, est également la pièce principale dans les procédures requises par les textes législatifs des différents codes de la présente enquête publique unique .

Les documents relatifs à l'étude d'impact ont été décrits dans la partie « Rapport » au paragraphe 3.4 chapitre A3 .

L'analyse de l'étude économique et sociale actuelle et l'évolution possible grâce au projet se déterminent à travers plusieurs scénarios . Le projet est défini comme stratégique pour revitaliser le port de Port-Vendres (objectifs en matière d'escales de navires et de tonnage) ou pour le moins, pour pérenniser son activité .

Le port avec ses deux quais est un outil actuellement relativement adapté au marché mais qui doit rester performant et attractif en investissant sur l'avenir . C'est aussi un outil qui doit s'ouvrir aux opportunités et se diversifier .

Le projet est un élément de la politique plus générale du département en matière d'adéquation des moyens et de valorisation de son principal port de commerce .

De plus , Port-Vendres se situe dans une région qui dispose d'une offre touristique certaine .

Le département avec la région multiplie les démarches d'optimisation des ports pour améliorer également l'offre d'escales pour le tourisme de croisière .

Les objectifs du réaménagement du quai sont à la fois économiques et territoriaux .

Les caractéristiques du projet sont de nouveau détaillées dans le document .

L'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet est analysé en termes de qualité du milieu terrestre et maritime, biodiversité, qualité de l'eau, conditions d'agitation, paysage et patrimoine, risques naturels et technologiques .

De cette analyse, les enjeux environnementaux sont identifiés et hiérarchisés . Sont considérés comme enjeux modérés à forts l'augmentation de l'agitation, le relargage de contaminants dans les sédiments lors des opérations de dragage et déroctage . Enjeux forts également sur le milieu naturel et la biodiversité, la qualité de l'eau, les impacts sur les habitats et les espèces terrestre et maritime, la préservation des zones règlementées et protégées . Enjeux forts sur le milieu humain, la préservation de la valeur paysagère, la qualité de l'air, l'ambiance sonore, la densité du trafic . Mais aussi enjeux forts sur le développement du port de commerce, le confortement des emplois et la création de nouveaux .

Les risques naturels et technologiques concernent le déplacement des zones de protection ICPE et les problématiques d'érosion et de submersion .

Le scénario de développement retenu prévoit un nombre d'escales de 110 à 150 cargos commerciaux et 50 escales de croisière dont 25 navires à quai et 25 en rade .

Le trafic du port prévisible se situe entre 300 000 t et 460 000 t à l'horizon 2030 .

Le projet est évalué à 36 millions d'euros .

L'analyse des effets du projet durant le chantier :

Sur le cadre de vie, le quartier des Tamarins sera soumis à des émissions de bruit et de vibrations, des émissions de poussières et de gaz d'échappement des engins, la dégradation visuelle du site .

Sur les activités économiques du port, il y a nécessité de la compatibilité du trafic maritime avec la présence des engins nautiques, barges, dragage et déroctage .

La construction du quai avec l'implantation des pieux et palplanches peut avoir des impacts sur la qualité de l'eau, la turbidité, les peuplements marins . Les émissions sonores aériennes et sous-marines, les bruits et vibrations sont certains .

La construction du talus peut générer des impacts sur la qualité de l'eau lors de l'extraction des matériaux, la mise en dépôt des vases et matériaux, la pose des matériaux apportés .

L'impact du trafic routier sera lié à l'amenée des matériaux depuis les carrières autorisées .

Selon les techniques de dragage et de déroctage, sont envisagés des impacts sur la qualité de l'eau, le bruit aérien, la pollution de l'air . Ces opérations ont des effets directs et indirects sur la morphologie des fonds, les peuplements marins, les habitats sous-marins .

Les travaux de génie annexes engendrent selon les procédés des poussières, du bruit, du trafic, etc ...

Tous ces impacts sont pris en compte et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation sont envisagées.

Les travaux seront réalisés par vent faible, les jours ouvrables avec des créneaux horaires arrêtés en concertation . Il sera utilisé des écrans de protection.

Pour réduire les impacts sur la qualité de l'eau et le milieu marin, il sera organisé la récupération des déchets et gravats, l'utilisation de deux rideaux mixtes pour la construction du quai, d'écran anti-turbidité mobile par groupe de 16 pieux, le contrôle de la turbidité vers les zones sensibles .

D'autres mesures de réduction sont envisagées . Pour le bruit aérien et les vibrations l'utilisation de moteurs électriques, d'écrans acoustiques, de jupes anti-bruit .

Pour le bruit sous marin, il sera mis en place un suivi du bruit et de la pollution sonore .

La technique des pieux forés, moins impactant (pas de battage), a été retenue .

D'une façon générale, au niveau du chantier, le porteur de projet retient d'évaluer précisément, en temps réel, les niveaux sonores et d'adapter les travaux en fonction .

Pour la construction du talus, l'extraction des matériaux aura lieu dans l'enceinte fermée des pieux et palplanches, le rideau mixte intérieur formant écran . La mise en dépôt des vases, le lavage des matériaux amenés limitera les impacts sur la qualité de l'eau .

Le choix de la méthode de dragage s'est portée sur le dragage mécanique, à moindre impact environnemental que l'hydraulique . L'extraction est réalisée par une pelle, montée sur une barge, équipée d'une benne preneuse « environnementale » . Une enceinte de confinement autour de la drague mécanique réduira la dispersion des matières fines .

La mise en dépôt des vases dans l'anse des Tamarins sera effectuée après confinement par les rideaux de palplanches . Dans l'anse, la solution retenue est un confinement en circuit fermé qui limite le rejet des eaux des sédiments .

Pour le déroctage, plusieurs techniques existent et peuvent être combinées . Toutes les techniques peuvent avoir des impacts sur la qualité du milieu . L'usage des charges explosives est interdit . Il a été décidé un suivi en temps réel de la turbidité pour toutes les opérations .

Les effets des opérations de dragage et de déroctage sont réels sur la morphologie des fonds, les peuplements marins, les habitats sous-marins, sur certaines espèces protégées (herbier de posidonie, grande nacre *Pinna nobilis*) . L'impact est qualifié de très fort par destruction irréversible d'environ 5000 m² de matrice morte et de 25 individus de grande nacre sur les 57 recensés . Ces impacts ne peuvent ni être réduits ni évités . Il est prévu des mesures de compensation (partielle de la fonction abri/nourricerie, transplantation, ZMLE)

L'analyse des effets du projet en exploitation après les travaux .

Le projet entraîne des modifications faibles à modérées de la bathymétrie, la géomorphologie, la courantologie, la sédimentologie .

Une étude particulière, réalisée en 2011 et annexée au dossier, traite des effets du projet sur l'agitation du port .

C'est un enjeu fort . L'anse des Tamarins a actuellement un rôle d'amortissement reconnu .

En tenant compte de l'optimisation de l'implantation, du choix d'un quai sur pieux avec talus, les simulations effectuées concluent pour une agitation faible de 50 cm à une augmentation de 15 à 20 cm ; pour une agitation significative de 1 m à une augmentation de 10 cm ; et pour les épisodes de tempête à aucune augmentation de l'agitation .

S'agissant des impacts par écoulement d'eaux pluviales et la qualité de l'eau (sur terre- plein, quai, ouvrages annexes, pollutions accidentelles par plateforme ou navire), des mesures d'évitement (traitement direct, utilisation de produits moins polluants, réseau de collecte et dispositif de traitement, etc ...) permettent de conclure à un impact faible et compatible avec la vie aquatique .

Il est rappelé que la baignade, la pêche et le ramassage de coquillages sont interdits dans la zone portuaire .

L'impact sur les peuplements marins et la biodiversité marine est surtout lié au comblement de l'anse des Tamarins, au recouvrement par l'ouvrage, au dragage et déroctage .

Les impacts bruts concernent 320 000 m² de fonds marins . Sont précisés les impacts non évitables et non réductibles sur la Posidonia océanica et les nacres Pinna nobilis .

Ces impacts nécessitent une demande de dérogation .

Les enrochements et les pieux auront un effet positif sur la colonisation des espèces et fourniront des habitats et des refuges .

Par contre, des mesures supplémentaires sont envisagées pour compenser les habitats et les espèces détruites (installation de micro habitats pour les juvéniles de poissons, mise en place d'une zone de mouillage d'équipements légers dans le parc marin du golfe du lion, mais aussi un suivi et une limitation des bruits sous marins et la transplantation expérimentale des 57 nacres répertoriées) .

Le niveau d'impact sur les habitats naturels terrestres et la flore est peu élevé . Pour la faune terrestre, les impacts identifiés conduisent à la nécessité d'une demande de dérogation .

Elle est liée à la destruction de l'habitat pour quatre oiseaux (rouge queue noir, moineau domestique, bergeronnette grise et fauvette mélanocéphale) . Bien que le risque soit faible, la demande de dérogation est également envisagée pour d'autres espèces protégées (4 reptiles, 3 amphibiens, 1 mammifère) . Soit un total de 12 espèces .

L'état de conservation global de ces espèces n'est pas remis en cause .

L'impact sonore lié au projet .

Pour étudier l'impact sonore, une étude acoustique a été réalisée (annexée au dossier d'enquête) . Par une modélisation de l'ambiance sonore actuelle (2013) et l'impact sonore après requalification (2025), les évolutions attendues et les mesures de réduction sont présentées dans le dossier . Plusieurs zones du port ont été définies et plusieurs scénarios d'utilisation des quais sont proposés .

Les moteurs des navires et leur groupe générateur représentent la source de bruit la plus importante . Le déplacement des bateaux des quais actuels au quai Dezoums sera impactant (jusqu'à + 9 dB) pour certaines habitations proche de l'anse des Tamarins, mais plutôt favorable pour les habitations du quai Forgas, du quartier de l'horloge ou de la rue Arago (- 6 dB à - 9 dB) . En nombre, la population dont l'environnement sonore est amélioré est de 4 à 5 fois supérieure à celle qui est impactée . De nuit, l'anse des Tamarins serait très impactée (jusqu'à + 15 dB) .

En conséquence, le porteur de projet a décidé de ne pas faire stationner de navire de nuit (21h/6h) sur le quai Dezoums sauf raccordement au courant quai .

Concernant les émissions atmosphériques, le transport maritime est une source importante de pollution de l'air . Les émissions par les navires contiennent des agents polluants en plus des particules fines et l'oxyde d'azote . Il est noté que la réglementation imposera des normes d'émissions plus strictes à partir des années 2020-2025 . Les émissions des navires diminueront progressivement .

Les générateurs thermiques à quai sont les principaux contributeurs de la pollution atmosphérique dans le port pendant les phases de chargement et de déchargement .

De ce fait, le Conseil Départemental privilégie la solution « courant quai » qui supprimera les émissions atmosphériques et réduira également les nuisances sonores .

S'agissant du trafic poids lourds, la pollution est directement liée au tonnage des marchandises transportées . L'augmentation attendue du trafic PL sera compensée par l'application progressive des normes Euro (fonction du renouvellement du parc , normes Euro 4/5 à Euro 6) .

Les pollutions lumineuses sont étudiées pour déterminer le choix du système d'éclairage des nouvelles installations . Des effets sont prévisibles par le niveau d'éclairage plus important, en particulier lors des manœuvres portuaires et des nuisances possibles pour les riverains et la faune . Des mesures réductrices sont proposées et concernent l'optimisation et la direction de l'éclairage, des réflecteurs adaptés, la limitation du temps d'utilisation et le non éblouissement vers l'anse de Tamarins .

Les impacts sur le paysage et le patrimoine .

La structure paysagère actuelle de Port-Vendres est fortement marquée par les activités portuaires . L'insertion paysagère du projet doit permettre de réduire l'impact visuel . Des impacts sont certains par la présence du nouveau linéaire du quai, la disparition de la plage, le glissement des installations vers le nord, la visibilité accrue des opérations sur les navires, grue, stockage de conteneurs depuis de nombreux points du port et en particulier du quartier des Tamarins . Il est noté l'effacement du hangar Dezoums actuel qui supprimera une barre blanche disgracieuse .

Aucune préconisation particulière n'est à étudier en ce qui concerne le patrimoine archéologique . Bien que la sensibilité de l'anse des Tamarins soit très grande, l'exploration du secteur est achevée dans ce domaine .

Impacts socio-économiques .

Le projet a fait l'objet d'une étude particulière (mai 2013) quant à ses effets en termes économiques, sociaux et environnementaux . Ses effets sont évalués sur 50 ans après la mise en service .

Deux scénarios sont envisagés avec une augmentation des volumes traités plus ou moins importante . Les différents acteurs sont identifiés . L'étude est basée sur la mesure d'indicateurs socio-économiques .

Les deux scénarios concluent à une rentabilisation à terme de l'investissement .

Les prévisions des effets sur l'emploi sont indiqués .

74 emplois directs et 55 emplois indirects en temporaire durant la phase travaux .

Les emplois permanents, en exploitation et en fonction des évolutions du trafic, varient de 300 à 360 emplois directs, 350 à 400 emplois indirects, 325 à 385 emplois induits .

Le projet est compatible avec l'activité de pêche mais faiblement contraignant pour l'activité touristique (accès plage, aire de caravanage, centre de plongée). Des mesures correctives seront proposées .

Le projet n'a pas d'effets cumulés avec d'autres projets connus .

Impact de l'ensemble du programme .

Les travaux portuaires de sécurisation et de mise en conformité peuvent avoir des impacts sur les milieux maritime, terrestre et urbain . Les effets sont comparables à certains de ceux identifiés pour la requalification du quai . Des mesures d'évitement et de réduction sont proposées . Les travaux feront l'objet, comme pour le quai, d'un Plan de Gestion Environnemental pour organiser et conduire le chantier à faible impact .

La démolition du hangar Dezoums sera précédé de la construction d'un nouveau entrepôt derrière la gare routière . La législation sur les installations classées ICPE s'applique aux terminaux fruitiers . Le nouvel hangar sera plus éloigné du quartier des Tamarins et sera construit en continuité avec des entrepôts existants .

L'aménagement d'un parc de stationnement PL d'une surface de 5500 m², suite à l'utilisation de la nouvelle rampe Ro-Ro, est envisagé à plus long terme . Il sera situé dans l'enceinte portuaire . Les impacts sont identifiés et des mesures proposées .

Effets sur la santé et risques sanitaires .

Les effets sur la santé, les risques sanitaires tant sur le milieu urbain que marin sont quantifiés . Les effets peuvent impacter la population sédentaire et la population estivale .

Un risque est envisagé pour le milieu marin lors de l'extraction de matériaux . Les contaminants potentiels dans les sédiments sont identifiés . Les risques en seront réduits par l'adoption d'une benne preneuse dite « environnementale » .

Par rapport au milieu urbain, il a été tenu compte, dans les mesures des effets, des espaces de développement urbain futur de la commune (cf PLU) .

Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont retenues . Le porteur de projet mettra en place un Plan de Gestion Environnemental et Sanitaire (PGES) qui permet l'organisation et la conduite du chantier avec un faible impact sur l'environnement et la santé .

Des moyens sont prévus pour la lutte contre la turbidité, les méthodes d'extraction, la maîtrise des pollutions accidentelles, la gestion et la maîtrise du bruit, la gestion des déchets pendant les travaux et en exploitation . Des contrôles seront mis en place par le maître d'œuvre en phase travaux .

La compatibilité du projet .

Il est confirmé la compatibilité avec les documents d'urbanisme en vigueur (SCOT Littoral Sud, PLU) . Le projet répond aux éléments de cadrage défini dans le DOO, respecte les orientations du PADD, le zonage et le règlement du PLU .

Il est établi la compatibilité, avec les quinze plans, schémas et programmes (conformément à l'article R122-17 du CE), avec les objectifs du SDAGE Rhône Méditerranée et le SAGE Tech-Albères, avec le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PPRI Port –Vendres) .

Le projet n'est pas compatible avec le Plan de Gestion du Parc Naturel Marin pour certaines sous finalités . Il est proposé des mesures de surveillances particulières et de compensation . La prise en compte par le projet du Schéma de Cohérence Ecologique Languedoc Roussillon montre également la nécessité de mesures d'accompagnement et de compensation par rapport au milieu marin .

Mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet .

Il est rappelé la mise en place d'un PGES . Plusieurs acteurs sont responsables des moyens et procédures : le Conseil Départemental (maître d'ouvrage), les entreprises (maître d'œuvre) et le concessionnaire dans la phase exploitation .

Toutes les mesures sont détaillées, les modalités opératoires et les recommandations précisées . Ces mesures ont été abordées dans les différents chapitres de l'étude d'impact .

Un écologue sera en charge du suivi du chantier en ce qui concerne la biodiversité marine et terrestre (PGES, faune et flore, turbidité, niveaux sonores , etc) . Il est précisé également les mesures nécessaires pendant l'exploitation du quai (suivi et analyses, compensation) .

Certaines compensations sont détaillées (habitats artificiels, transplantation d'espèce, ZMEL, courant quai, etc ...) .

Le maître d'ouvrage s'est engagé sur un objectif de plus value de la biodiversité locale au-delà de celle impactée par le projet .

L'estimation financière des mesures et des suivis chantier et exploitation est détaillée et s'élève à 2 224 140 euros TTC .

Incidences sur les sites Natura 2000 .

Cinq Sites d'Intérêt Communautaire et deux Zones de Protection Spéciale se situent dans un rayon de 10 km de la zone du projet .

Sur les différents sites Natura 2000 terrestres, (SIC « côtes rocheuses des albères », « massif des albères », « embouchure du tech et grau de la massane », le tech », ZPS « cap béar-cap cerbère), les travaux de réhabilitation du quai n'ont qu'un impact potentiellement négligeable ou nul .

En ce qui concerne le SIC « posidonies de la côte des albères » les enjeux sont forts pour deux espèces .

Les herbiers de posidonies s'étendent à l'entrée tribord du port au bout de la jetée (160 m de long) et à un cercle plus au sud de 40 m de diamètre . Ces herbiers semblent en bon état .

Les incidences du projet, liées aux opérations, concernent la qualité de l'eau (turbidité) et l'emprise directe . Cette dernière est exclusive à des mattes mortes . Cet effet, direct et indirect, porte sur 5000 m² de mattes .

Des mesures de réduction (écran anti turbidité, purge et confinement des vases, suivi en temps réel et mesures de réaction), et de compensation (création d'habitats artificiels, ZMEL) sont prévues .

Pour le grand dauphin . La population est présente le long des côtes, à proximité du rivage, accompagnant les bateaux . Une petite population semble installée devant la côte des Albères. Certaines opérations de chantier peuvent avoir un impact bruit sous marin préjudiciable aux mammifères marins (pose des pieux, des palplanches, dragage et déroctage) .

Des choix techniques permettent de diminuer les impacts (pieux forés et non battus, pas d'utilisation de charges explosives) . Une étude d'incidence acoustique sera menée . Ensuite des mesures de bruit en temps réel seront effectuées et des techniques appropriées utilisées .

Les incidences sur le SIC, durant l'exploitation, sont prises en compte . Elles peuvent être liées à la qualité de l'eau et à l'augmentation du trafic maritime de commerce .

En conclusion, le projet n'a pas d'incidence sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire de la SIC FR91014 82 « posidonies de la côte des Albères » telle que définie .

Demande de dérogation d'atteinte aux espèces protégées

Les documents élaborés pour le milieu marin par la société SEANEO et le milieu terrestre par la société ECOTONE sont complétés par un document de données générales qui reprend les éléments du projet et détaille les espaces naturels protégés localisés dans la zone d'étude .

En résumé le projet interfère avec trois sites Natura 2000 (développé dans le chapitre précédent sur l'étude d'impact) . Les zonages identifiés sont de cinq sites Natura 2000 SIC, deux sites ZPS, une zone du Parc Naturel Marin, deux zones de la Réserve Naturelle Nationale . Les zonages d'inventaires, localisés dans un rayon de 5 km, sont pour les ZNIEFF de type I au nombre de onze, ZNIEFF de type II au nombre de trois et une ZICO .

La description des différentes zones est accompagnée des inventaires d'habitat, espèces faunistique, espèces végétales patrimoniales .

Milieu marin

L'objet de la demande porte sur des espèces protégées :

- Posidonia océanica
- Pinna nobilis

Le document présente l'état initial de la zone du projet (inventaire et études environnementales) .

Pour les herbiers de posidonie, il est rappelé que le projet de requalification peut avoir un impact sur la pollution physico-chimique MES et bactériologique (turbidité, rejets, sédiments) et conduit à une perte d'habitats de juvéniles de poissons et une destruction de mattes mortes (5000 m²) . Des mesures d'accompagnement sont proposées comme l'installation d'habitats artificiels et l'installation d'un mouillage léger d'ancrages de navires sur la côte des Albères . Le projet a un impact positif sur le milieu biologique (colonisation des pieux, des enrochements, etc ...)

Pour les nacres Pinna nobilis, l'impact est lié à la démolition des ouvrages maritimes existants, aux opérations de dragage et de déroctage, au recouvrement par le nouveau quai et le terre plein .

S'y ajoute aussi un risque de pollution physico-chimique (turbidité, sédiments) . La population concernée est de cinquante sept individus . La mise en place d'évitement, de réduction et de compensation est envisagée .

L'herbier à Posidonia est l'habitat de prédilection de Pinna nobilis . L'ensemble des 57 individus est exposé à un risque réel de dégradation et sera déplacé . Cette transplantation à proximité de l'ouvrage avec un suivi de survie et de croissance est envisagé comme mesure d'évitement .

Pendant la phase chantier les mises en place d'un Plan de Gestion Environnemental et d'un Plan d'Assurance Environnement sont proposées . Plans sous la responsabilité des entrepreneurs et soumis au contrôle du maître d'ouvrage . Des mesures sur le milieu seront effectuées en continu (turbidité, MES, eaux de ruissellement, rejets divers) avec transmission automatique et réactions adaptées . Ces mesures se poursuivront pendant la phase d'exploitation portuaire .

En conclusion, les impacts ne peuvent être évités sur les mattes mortes (considérées comme herbier vivant) . Par contre le projet n'a pas d'incidence sur les herbiers de posidonie situés à l'entrée du port et donc considérés comme hors de portée .

La compensation proposée pour la Posidonia ne permet pas de restaurer l'écosystème impacté La mesure doit être considérée comme expérimentale . Un suivi de l'efficacité dans le temps

sera mis en place . Il est également envisagé de faire une action pour améliorer et préserver un autre herbier existant à proximité sur la côte . Il s'agit de l'organisation d'une Zone de Mouillage d'équipements légers (ZMEL) . Le site de Paulilles est proposé . L'organisation et la réalisation d'une ZMEL est complexe et sera menée conformément au cadre institutionnel et aux textes en vigueur .

Pour les *Pinna nobilis*, l'ensemble des 57 individus sera déplacé sur un site semblable à l'intérieur de l'enceinte portuaire .

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront accompagnés de mesures de surveillance et de suivi . Ce dernier sera effectif sur 20 ans .

Il est également envisagé des mesures d'accompagnement spécifiques (des actions financières, de connaissance, d'optimisation, des mesures expérimentales de déplacement d'espèces, du financement de programmes d'actions locales, des mesures d'études et de recherches, des plans d'actions de développement et de sensibilisation, etc ...) .

Le coût total des mesures prises dans le cadre du projet du quai Dezoums s'élève à 1 322 000 Euros TTC .

Milieu terrestre

L'état initial de l'environnement est défini pour deux zones d'étude :

La zone d'emprise directe du projet qui est de 1,6 ha dont 0,6 ha d'habitats terrestres et la zone d'étude rapprochée de 5,5 ha (zone des inventaires) . Des stations d'espèces végétales protégées sont localisées dans la zone d'étude rapprochée (hors de l'emprise et de l'influence du projet) .

Pour l'avifaune quatre espèces nicheuses trouvent des habitats favorables sur l'emprise . Aucune espèce ne présentent des enjeux de conservation importants .

Sont concernées en terme de recensement et de potentialité, cinquante deux espèces sur la zone d'étude rapprochée dont trente cinq sur l'emprise .

Pour les chauve-souris, l'emprise du projet ne présente pas de gîtes de reproduction .

Pour les reptiles, les milieux de l'emprise sont peu favorables (trois espèces concernées) .

Cinq espèces sont potentielles et trois espèces recensées dans la zone d'étude rapprochée .

Pour les amphibiens, sur l'emprise, trois espèces sont protégées . Aucune espèce avec enjeux de conservation importants .

Des mesures d'évitement et de réduction sont proposées (délimitation du chantier, adaptation de la période des travaux, sensibilisation et suivi par un écologue, protection du sous-sol et des milieux humides, lutte contre les espèces envahissantes, aménagement paysagers) .

Les moyens et les actions liés à ces mesures sont décrits . Les responsables des mesures, du contrôle et du suivi sont définis .

Les demandes de dérogation

Les impacts sur la flore seront évités par la mise en place de la clôture par un écologue .

Aucune demande de dérogation .

L'enjeu est faible pour quatre espèces mais l'habitat pourrait être détruit : bergeronnette grise, fauvette mélanocéphale, moineau domestique et rouge queue noir . Demande de dérogation .

L'enjeu est faible pour le hérisson d'europe mais demande de dérogation car risque de destruction .

L'enjeu est faible, modéré à fort pour le psammodrome algire, le seps strié, la tarente de mauritanie et l'hémidactyle verruqueux . Demande de dérogation car risque de dérangement ou de destruction .

L'enjeu est faible (espèces potentielles) pour l'alyte accoucheur, le crapaud commun, le discoglosse peint . Demande de dérogation car risque de destruction .

Soit, en résumé, une demande de dérogation pour quatre oiseaux, un mammifère, quatre reptiles et trois amphibiens .

Mesures de compensation, d'accompagnement et de suivi .

Pas de mesure de compensation . Le maître d'ouvrage s'est orienté vers « la mise en place de mesures d'accompagnement et de suivi avec pour objectif d'obtenir une plus value pour l'ensemble de la biodiversité locale » .

Le département en assurera le financement avec mise en place des mesures par le CENLR en concertation avec l'écologue .

Les mesures débuteront avant les travaux pour se poursuivre pour certaines durant 20 ans .

Le coût des mesures est évalué à 355 780 Euros . Certaines mesures sont communes avec celles du milieu marin .

L'étude d'impact intègre les résultats de nombreuses études techniques, économiques , sociales et environnementales .

Telle que réalisée en 12 parties, elle permet de comprendre le choix de projet, sa finalité économique et sociale, les enjeux et les impacts durant les travaux ou en exploitation, les mesures envisagées d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que les mesures d'accompagnement et de suivi .

L'étude socio-économique du projet, basée sur des hypothèses d'évolution et de diversification du trafic, montre que les stratégies proposées et les investissements peuvent permettre de revitaliser le port de Port-Vendres .

Port-Vendres, port du département des Pyrénées Orientales, a une situation stratégique et économique privilégiée comme port fruitier d'importation en proximité de structures logistiques multimodales en connexion avec toute l'Europe (marché Grand Saint Charles, terminal ferroviaire de Perpignan, distriport du Boulou, aéroport de Perpignan-Rivesaltes, site logistique torremila, parc logistique « espace Entreprises Méditerranée » de Rivesaltes ...) .

Toutes ces potentialités apparaissent comme des opportunités de développement pour Port-Vendres . Encore faut il une volonté des acteurs pour créer de nouvelles synergies . C'est une politique départementale qui doit être soutenue par la région .

Le département a conscience des limites actuelles du port et de son inadaptation en terme de capacité d'accueil et de traitement .

Le quai Dezoums, sous dimensionné et inadapté, doit être requalifié pour envisager que Port-Vendres puisse traiter une augmentation du trafic et saisir des opportunités de diversification . Et ceci en particulier vis-à-vis d'autres pôles régionaux potentiellement actifs sur les mêmes secteurs .

Port-Vendres est sur un secteur de niche et doit pouvoir diminuer sa vulnérabilité, conforter ses emplois et rester attractif .

Le port a, rappelons le, un positionnement géographique favorable, des qualités de travail et de manutention reconnues et la fidélité d'opérateurs maritimes . Il faut pouvoir le préserver .

Le marché du transport des fruits et légumes évolue, la flotte des navires porte conteneurs est en croissance constante . Il y a une forte concurrence des grands ports du nord de l'Europe ou de méditerranée .

Port-vendres a une spécificité vis-à-vis d'une certaine catégorie de navires . Pour assurer sa place actuelle voire l'améliorer elle doit parfaire son adaptation en terme de moyens d'accueil et de traitement .

L'accueil du trafic croisière sur les quais existants, avec une évolution possible, pourra être facilité par le traitement des navires commerce par le quai Dezoums . Nous pensons qu'une augmentation du trafic croisière sera limité par les longueurs de quai et les capacités d'accueil . Il s'agira exclusivement de croisière dite de luxe (navire à quai de 150 m et 250 m en rade) . La croisière classique évolue vers des navires de plus en plus gigantesques .

L'étude d'impact montre bien que ce projet présente des enjeux forts tant techniques qu'environnementaux .

Les études préalables du projet et des milieux urbains, marins et terrestres permettent clairement d'identifier les impacts nombreux dans les domaines de la santé, de l'environnement et des milieux . Ces impacts peuvent être directs ou indirects, temporaires ou définitifs, liés aux travaux ou à l'exploitation .

L'étude d'impact propose des mesures d'évitement, de réduction et de compensation .

Comme les techniques utilisées ne sont pas encore toutes définies, nous regrettons que l'étude ne soit pas en mesure de présenter les impacts réels ni les mesures appropriées . Nous souhaitons l'utilisation des techniques de moindre impact . Techniques qui doivent être évaluées en temps réel et validées par des organismes compétents indépendants . Nous recommandons que toutes les mesures de suivi et les mesures correctives soient menées en relation et sous contrôle d'experts .

Les impacts non évitables et définitifs sur les milieux, la faune ou la flore et doivent être compensés .

En particulier, pour le bruit et poussières vis-à-vis du milieu urbain proche, il aura lieu de les minimiser durant les phases chantier et l'exploitation en concertation avec les populations concernées (information, horaires, arrêt des opérations, etc ...) .

Les mesures proposées dans l'étude (écrans anti bruit, pas de bateau ni stationné, ni travaillé de nuit, courant de quai, écran paysager, etc ...) devront être pérennes .

Nous pensons qu'il y a lieu de présenter un état des lieux de la flotte de commerce accueillie ou potentielle et de sa possible adaptation au courant de quai et de proposer des mesures incitatives pour accélérer la modification des navires .

Nous rappelons que l'étude technique acoustique préconise l'utilisation du courant de quai comme seul réel moyen de limitation des impacts de bruit, poussières et pollution .

En ce qui concerne l'herbier de posidonies, la mesure de compensation est la mise en place d'une zone de mouillage d'équipements légers dans la baie de Paulilles . Nous rappelons qu'elle est régie par les articles L 2124-5, R 2124-39 à 55 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et est soumise à enquête publique .

Avis de l'Autorité Environnementale .

L'autorité environnementale, après analyse de l'étude et de documents annexes associés conclut à l'intégration de la requalification du quai Dezoums comme projet de revatilisation, consolidation, diversification de l'activité commerciale du port de Port-Vendres .

Les choix des travaux de réalisation doivent être ceux qui impactent le moins les milieux naturels et la santé .

L'ensemble des mesures proposées devront être mises en œuvre, avec des mesures de suivi et en concertation avec des organismes compétents (Parc Naturel Marin, experts, etc ...) .

Pour le volet santé, les techniques utilisées devront réduire au maximum les nuisances sonores chantier et exploitation (utilisation du courant de quai, pas de stationnement de navire de nuit) .

Il est rappelé que « compte tenu des impacts sur la flore et la faune aquatique et terrestre, le projet fait l'objet d'une demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées » .

Avis du Conseil National de la Protection de la Nature

C'est un avis favorable à la dérogation de destruction de la Posidonia océanica sous conditions : Mesures de réduction d'impact lors du chantier avec suivi par un « coordinateur environnement » , mesures compensatoires par la mise en place d'une ZMEL avec un suivi technique (comité technique avec gestionnaires des espaces protégés, usagers et associations) pour le site de Paulilles, un suivi organisé de l'état de conservation des herbiers préservés dans l'avant port et ceux de Paulilles durant 20 ans, limiter les impacts en confinant les activités terrestres à des milieux déjà anthropisés, assurer avec l'appui du CEN Languedoc Roussillon une restauration et une gestion conservatoire de la zone de la Redoute Béar (et abords) sur une superficie minimale d'un hectare avec un suivi de 20 ans, enfin, de transmettre régulièrement les résultats des suivis aux organismes concernés, aux services de l'état et aux experts .

Mémoire en réponse aux avis

Ce sont des réponses et précisions apportées par rapport aux Avis de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature .

Les points principaux abordés : l'écran anti-turbidité sera utilisé dans toutes les phases chantier ayant un risque d'impact, le Plan de traitement des déchets du port est en document annexe de la pièce 7 (Avis de l'AE), une campagne d'information sera faite auprès des compagnies commerciales avec à moyen terme un tarif incitatif pour l'équipement de connexion des navires au « courant de quai » (à court terme, renouvellement des navires Reefer et porte-conteneurs), aucun navire ne sera stationné de nuit (21/6h) au quai Dezoums (sauf raccordé au courant de quai), le traitement simultané de trois cargos n'est pas possible, le lissage des activités de livraison (gestion de deux navires, possibilité de stockage) permet de garder un trafic poids lourds voisins de 200 PL/jour (pour un navire il est actuellement de 120 à 150 PL/J), le futur trafic maritime est estimé à 1 trafic/j (aujourd'hui il est de 0 ,60 trafic/j), l'ensemble des mesures et celles préconisées par le CNPN seront mises en œuvre avec le Parc Naturel Marin et des experts naturalistes, le Département prolonge le suivi sur 30 ans sauf demande expresse des organismes compétents, le maître d'ouvrage veillera à intégrer les techniques les plus performantes et de moindres impacts, enfin les documents du dossier d'enquête seront repaginé .

En annexes à l'Avis de l'Autorité Environnementale :

Plan de réception des déchets du Port de Port-Vendres : défini et en vigueur .

Avis du Bureau du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion

C'est un avis favorable assorti de recommandations :

La mise en œuvre effective de toutes les mesures définies dans le dossier, pour les herbiers de Posidonies du port et de Paulilles le suivi du développement par une approche écosystémique, pour les cétacés la mise en œuvre d'une procédure de veille et d'alerte sur zone (observation, repérage, signalement et réaction appropriée) .

Autorisation au titre du Code des Transports

En complément de l'étude d'impact, l'instruction au titre de l'article R 5314-4 du Code des Transports comprend un dossier des consultations détaillé au chapitre A3/ 3.8 .
Cela correspond au dossier Code des Transports consultable par le public .

Les avis sont favorables au projet de requalification du quai Dezoums avec des dispositions souhaitées et des préconisations qui devront être pris en compte par le porteur de projet (préconisations particulières de signalement chantier et de balisage de la part de la Commission Nautique Locale, d'aménagement des installations de contrôle des passagers pour la Direction Régionale des Douanes) .

Documents annexés

L'Etude Acoustique :

Cette étude, présentée en date d'octobre 2016, comprend l'état des lieux acoustique, la caractérisation des différentes sources sonores, la modélisation de l'impact sonore de l'activité actuelle et future du port, les éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact sonore .

Le porteur de projet dans l'étude d'impact a pris en compte les mesures et les pistes d'amélioration suggérées par l'étude acoustique .

L'Etude d'Agitation Portuaire :

Le rapport final de 2013 présente le cadre et les objectifs de l'étude, le modèle utilisé, l'analyse des résultats, les limites de la méthode et les incertitudes .

En conclusion, les simulations correspondent aux niveaux d'agitation pour l'état actuel et l'état après projet . Il est noté une incertitude des résultats de 10% à 15% (environ 5 cm), le modèle surestimant l'agitation globale du port .

L'augmentation de l'agitation a une grande variabilité tout le long du port car elle dépend beaucoup de la forme des houles au large . L'incidence du projet sur l'agitation moyenne de la zone portuaire est relativement limitée .

B3. Sur les observations formulées pendant l'enquête :

3.1 Synthèse et Analyse globale des observations et des courriers :

Les permanences se sont réalisées, dans des conditions satisfaisantes, en mairie de Port-Vendres, dans une salle réservée à cet effet .
Hormis durant la première permanence, la participation du public a été très forte . Le commissaire enquêteur a dû organiser, sur demande, des réunions en dehors des permanences. L'adresse mail, définie pour l'enquête publique, a été très largement utilisée par les responsables logistiques, les acteurs opérationnels, économiques, les associations et les habitants de Port-Vendres et du département .

30 personnes ont rencontré le Commissaire Enquêteur durant les permanences et les réunions complémentaires . Il lui a été remis 18 documents en main propre et 13 courriers postaux .

Les associations ont largement participé à l'enquête durant les permanences, en s'exprimant par écrit et par courrier électronique .

Plusieurs collectifs et associations nous ont remis des pétitions « favorable ou opposé » au projet . En résumé, 118 signatures favorables et 218 opposées .

De nombreux acteurs logistiques dont les principaux responsables de la plateforme de Saint Charles international et d'autres plateformes ont rencontré le Commissaire Enquêteur et se sont exprimés par écrit ou par courrier électronique .

Les responsables de la gestion et du fonctionnement du port (CCI Perpignan), les acteurs logistiques locaux (CLTM), les divers acteurs opérationnels ont contribué à l'enquête en rencontrant le Commissaire Enquêteur et en lui exposant leurs arguments .

Enfin, de nombreux habitants de Port-Vendres et du département se sont déplacés au lieu de l'enquête .

Une habitante de Port-Vendres a sollicité, dans son observation, l'organisation d'une réunion publique supplémentaire . La réponse du Commissaire Enquêteur lui a été adressée par courrier électronique (annexé au présent rapport) .

Sans inclure les pétitions :

Ce sont 106 observations directes et courriers ou dossiers remis sur les différents registres en mairie .

Ce sont 138 observations par courrier électronique, exploitées et mises à la disposition du public sur les registres spécifiques en mairie .

De cette importante participation, il ressort en première analyse :

- Une forte adhésion au projet de la part des responsables du fonctionnement du port et des acteurs logistiques du département . C'est un projet nécessaire à la consolidation, à l'augmentation de l'activité et à la possibilité de trouver des axes de diversifications . Une adhésion, également forte, de nombreux habitants souhaitant le développement du port, de Port-Vendres, de l'emploi et des commerces .
- Une forte opposition au projet de la part des associations représentées de Port-Vendres et du département, collectif de riverains et de nombreux habitants . Opposition basée, principalement, sur le rejet du projet, de sa non-justification, de son coût, des impacts sur la sécurité, des nuisances sur la santé des riverains et l'environnement .

Ce sont exprimés d'une façon ou d'une autre plus de 500 personnes (en incluant les pétitions) Nous ne pouvons présenter un chiffrage précis et représentatif des « favorables ou opposants » au projet en raison de très nombreux doublons, de documents sous forme de pétitions, de « copiés-collés », de remarques anonymes ou difficilement attribuables, etc ...

Nous pouvons, par contre, déterminer quinze thèmes abordés dans les observations (certains différents de ceux de la concertation) . Pas ou peu d'observations sur la faune et la flore, pas ou peu sur le milieu marin hors portuaire, sur le milieu terrestre environnant, sur les travaux annexes, etc

Les autres objets de l'enquête publique unique ainsi que les informations en terme d'opérations techniques, d'impacts, de mesures et de suivi n'ont pas été (ou très peu) évoqués . On peut, soit en conclure que les contenus des dossiers ont répondu à l'attente du public sur les dits sujets, soit que l'opposition s'est uniquement cristallisée sur certains thèmes .

Par contre, le Commissaire Enquêteur a analysé l'ensemble des éléments présentés dans les dossiers .

3.2 Synthèse et analyse des observations

Sur la forme

La mise en ligne du dossier, la possibilité de proposer des observations par voie électronique, a permis à toutes les personnes de consulter et de participer à la présente enquête Le Commissaire Enquêteur, compte tenu de l'importance de l'enquête et de la probable forte participation du public avait défini cinq permanences en mairie . Des réunions complémentaires ont néanmoins été nécessaires .

Compte tenu de l'impossibilité de reproduire in extenso toutes les observations, le Commissaire Enquêteur a choisi une approche thématique . Des tableaux de synthèse nominatifs avec les thèmes abordés ont été réalisés par le Commissaire Enquêteur, ont été annexés au rapport et conclusions ainsi qu'au PV des observations remis au maître d'ouvrage. Une copie intégrale de toutes les observations et documents a été jointe au PV des observations et remise au porteur de projet .

Sur le fond

Les thèmes abordés sont les suivants :

A. L'Agitation – La Bathymétrie

Des réserves sont émises sur l'étude d'agitation . Elles concernent les données de bathymétrie qui seraient fausses et rendraient les conclusions de l'étude irrecevables . Sont contestées également les valeurs de houle retenues .

- Il est dit également que tous les avis des organismes consultés ont été formulés en l'absence de l'étude d'agitation . De nombreux documents, schémas et mesures sont fournis avec les observations .
- L'étude porte sur l'agitation moyenne relevée sur 10 ans et non pas sur des pics d'agitation relevés au cours des tempêtes les plus significatives .
- La situation de l'agitation sera amplifiée dans le cas d'un bateau à quai .

Ap. L'Alternative au projet . Autres choix

Plusieurs idées d'alternatives sont proposées dans les observations .

- Une solution de substitution avec les ports de Port la Nouvelle ou de Sète .
- La suppression du quai Dezoums, l'agrandissement du quai de la Presqu'île et le dégagement de l'Anse des Tamarins .
- L'évocation d'un projet alternatif dit « Projet municipal de quai polyvalent » avec agrandissement du quai de la Presqu'île, la protection du fond du port avec un grand port de plaisance .
- La conservation de l'Anse des Tamarins et la reconstruction de l'hôtel des Tamarins pour améliorer l'attractivité touristique de Port-Vendres .
- Le choix d'un autre port avec un espace plus étendu, plat, d'accès facile et éloigné des habitations .
- La majorité de la population active vit du tourisme et des commerces, il faudrait plutôt favoriser ce secteur .
- Créer des activités, à moindre frais, sur les plateformes des grandes surfaces et des bâtiments abandonnés côté criée et carénage .
- Promouvoir le tourisme et valoriser ou revaloriser notre patrimoine .
- Une demande de mise en place d'une commission pour décider d'un projet de développement du port créateur d'emplois locaux durables et respectant Port-Vendres et sa population .
- Aménager un bassin pour la grande plaisance avec des installations propres à l'entretien de ces grosses unités comme cela se fait au port de la Ciotat .
- Envoyer le trafic des fruits et légumes dans des ports plus adaptés .
- Il y a peu de garantie de la qualité des produits fruits et légumes provenant d'un autre continent . Investir en priorité sur la production agricole directe sur notre territoire .

B. Bilan carbone

Les avis favorables soulignent que le bilan carbone est amélioré par l'utilisation du trafic maritime et sa possible extension en remplacement des trajets routiers . C'est un engagement des acteurs logistiques et de leurs clients .

D'autres observations précisent que le bilan carbone sera contraint par l'augmentation du trafic PL dans le port, dans la ville , sur les routes d'accès . Trafic PL lié à un trafic maritime prévu plus important .

C. Coût du projets . Impôts

Il est avancé que le coût de 36 millions d'Euros est sous-évalué . Le coût réel serait plutôt de 50 à 70 M.E (pas de devis actualisés, ni détail des coûts, etc ...) .

Un administré voudrait éviter que les (ses) impôts 2017 servent à financer un troisième quai alors que les deux autres sont sous-employés .

Autres éléments :

- Le projet n'apporte aucune crédibilité économique nouvelle .
- Les investissements ne sont pas rentables ... Un seul bateau par semaine l'été et deux l'hiver pour les deux quais actuels .
- Il faut éviter les dépenses inutiles pour une activité non pérenne compte tenu de l'évolution de la taille des porte-conteneurs .

Le port est un désastre économique . Hémorragie des fonds publics qui profitent à une entreprise privée en position de monopole .

- Demande d'une étude de marché sérieuse préalable .

D. Autres thèmes Divers . Information . Concertation

- Il y a une interrogation sur la gestion de l'aire de camping car et du club de plongée. Tous deux situés dans la zone des travaux .
- Déplacer tous les bateaux de pêche dans la zone pêche définie dans le dossier (présence actuelle de chaluts et pêcheurs au port de plaisance) .
- Garantir un passage piéton le long des quais et de la zone portuaire en contournant le site de l'Anse des Tamarins pour pouvoir rejoindre le sentier du littoral .
- Le débat public n'a pas eu lieu .
- Pourquoi oppose t-on la plaisance, le tourisme, la pêche et le commerce ?
- La référence dans le dossier au CLUPIPP ne devrait pas y figurer (constitution du comité non légale) .
- Port-Vendres est un village en bord de mer qui est sans cesse animé contrairement au port de plaisance qui hiberne 7 mois de l'année .

E. Evolution du Port . du Trafic . de Port-Vendres . de l'Emploi

Les avis favorables s'appuient sur un accroissement de l'attractivité du port après projet. L'ouverture de nouvelles lignes donnerait de l'essor au port, à la ville, permettrait la création de commerces, le maintien et le développement de l'emploi .

Les avis défavorables soulignent qu'un nouveau quai n'est pas synonyme d'accroissement du trafic , ni d'une meilleure attractivité de Port-Vendres .

- La perte d'emploi est inévitable car la filière transport maritime est appelé à disparaître à Port-Vendres en raison de la baisse des importations fruitières et du remplacement des types de bateaux utilisés au profit d'autres ports régionaux ou des grands ports du nord .
- Il est indiqué que les quais sont très peu exploités et sont donc suffisants pour absorber le trafic .
- L'argument de l'emploi est démagogique .
- La remise en service de la desserte ferroviaire au port est souhaitée .
- Le raccordement ferroviaire existe entre le port et la gare SNCF de Port-Vendres
Demande de la remise en service du raccordement ferroviaire apte aux gabarits intermodaux . Dimension européenne « corridor 6 » entre Algésiras et les frontières de la Hongrie et de l'Ukraine .
- Le maintien des capacités d'adaptation du port face au développement technologique des navires .
- Il n'y a pas de véritable remorqueur à Port-Vendres pour les manœuvres (en cas de tramontane) .
- De très nombreuses observations associent le projet à l'assurance du maintien de l'emploi, à son développement pour les habitants actuels et futurs, pour les commerces et la ville .Ce serait une garantie pour les nouvelles générations .

I. Autres Impacts

- L'implantation de la grue sur le port et le terre-plein . Equipement inutile .
- Développement d'une activité de port de commerce en pleine ville incompatible .
- L'impact sur Posidonia : La compensation envisagée de ZMEL est choquante . Elle revient à reconnaître des droits de mouillage dans la baie au lieu d'une interdiction générale .

J. Justification du projet

Les raisons favorables évoquées portent sur :

- L'amélioration des capacités du port pour maintenir, augmenter et diversifier le trafic maritime .
- La valorisation de l'attractivité du port par rapport aux autres ports régionaux ou aux circuits longs par les grands ports du nord ou du sud .
- L'amélioration des opérations de traitement des bateaux avec une meilleure sécurité pour le personnel .
- La consolidation du savoir faire reconnu et la garantie du maintien de l'activité avec les plateformes logistiques départementales .
- L'ouverture de nouvelles lignes (évolution impossible sans le projet) .
- Le savoir-faire du port dans la logistique fruitière .
- Le quai de la Presqu'île doit être rénové ainsi que les tabliers Ro-Ro .
- Le développement de l'activité et de l'emploi, de la ville et des commerces .
- La reconnaissance de Port-Vendres comme le port fruitier du département et de la région .

L. Relation avec les plateformes logistiques départementales

Le port de Port-Vendres appartient à la chaîne d'approvisionnement import des plateformes logistiques départementales, en particulier de la plate forme multimodale Pyrénées Méditerranée . Le terminal portuaire est situé à 36 km de Saint Charles International de Perpignan . C'est un axe privilégié à mettre en valeur et à développer .

- Augmenter le trafic par la modernisation du port grâce à la plateforme de St Charles International, le site du Boulou et la future logistique de Tressère .

N. Nuisances sonores . Travaux et Exploitation

Les observations proviennent majoritairement des habitants du quartier des Tamarins mais également d'autres administrés (avis défavorables) .

Les riverains craignent de devoir subir un effet discriminatoire quant aux nuisances sonores liés aux navires, aux générateurs de bord, aux engins de manutention, conteneurs, PL, etc... Ceci en raison de la proximité du projet par rapport au quartier et du fait que, dans le dossier, les nuisances sont identifiées et inévitables .

D'autres personnes ont déclaré ne pas subir de nuisances sonores, liées au port, supérieures à celles provenant du trafic routier environnant .

O. Opposition au projet

Cette opposition s'est traduite par de nombreuses observations d'associations et d'habitants . Les principaux éléments évoqués :

- Non justification du projet . Il faut resituer les enjeux du port de Port-Vendres par rapport à ceux du transport maritime en méditerranée, en terme de trafic et de trafic futur .
Ces enjeux remettent complètement en cause un tel projet .
- L'opportunité supposée du projet s'appuie sur des constats fallacieux et le principe de la fuite en avant .
- L'intérêt du quai de la République pour le développement des paquebots de croisière est contredit par le fait que les bateaux sont de plus en plus grands et seront positionnés dans la rade .
- Les bateaux de 155 m ne correspondent pas à des bateaux de « nouvelle génération »
- Port-Vendres ne dispose pas d'un arrière pays capable de tirer profit du flux de marchandises entrant et sortant . Absence de lien routier type A61 comme pour Sète.
- Il y a une incohérence entre la politique d'urbanisation de la commune et la concentration des activités aux Tamarins .
- Le projet n'est pas un projet stratégique compte tenu des volumes traités . Navires à taille limitée, profondeur de 8/9 mètres du port .

Ps. Pollutions . Particules fines . Fumées . Santé des populations

Ce thème est abordé dans de nombreuses observations . Elles traduisent :

- La critique de la proximité du quai Dezoums du quartier des Tamarins (urbanisé et future urbanisation) qui va apporter des nuisances en terme de pollution, fumées, particules fines .
- L'impact sur la santé des riverains en raison de la présence des particules fines .
- Le fonctionnement des bateaux à quai qui génère d'énormes taux de nuisances (générateurs, engins de manutention, PL, etc ...) .
- La question de la pollution de l'air via les particules fines n'est pas traitée dans le dossier comme elle devrait l'être .
- Les navires à Port-Vendres utilisent du fuel lourd alors qu'ils pourraient utiliser des essences plus propres sans modification technique .
- La pollution de l'air, en l'état actuel, est à traiter et une campagne de mesures est indispensable .
- Il faut agir sur le positionnement des navires en fonction du vent . Le quai de la République ne doit plus être utilisé .
- La pollution du port durant les 2 à 3 ans de travaux entraînera la chute des commerces, de la pêche, du tourisme et de l'économie de la ville .
- Le projet est socialement dangereux . Pas de crédibilité des scénarios échafaudés .
- Plusieurs observations favorables pour dire que le projet n'augmenterait pas le danger des fumées, du bruit et des matières dangereuses .

R. Autres Risques . Travaux et Exploitation

Il y a un risque environnemental et touristique en raison du stockage dans l'anse des Tamarins de conteneurs – non vérifiés – en proximité du quartier des Tamarins .

S. Sécurité exploitation, accident, matières dangereuses

Le problème de la sécurité de navigation est posé par le nouveau quai qui peut amener des difficultés d'accès au port par restriction des dimensions du chenal en présence d'un bateau à quai . Une étude est souhaitée car il y a risque d'accident ou de collision . Croquis et schémas sont fournis avec les observations .

- Autre élément : Du fait de l'augmentation du trafic PL, il y a un risque supérieur d'accident dans le port, autour de la zone portuaire, sur les routes d'accès .
- En ce qui concerne les matières dangereuses, elles ne doivent pas être transportées par les navires qui transitent à Port-Vendres, ni être stockées sur les quais et hangars et en particulier sur le quai Dezoums très proche des habitations .
- Les problèmes de sécurité d'installations proches du lieu de vie ne sont jamais évoqués .
- Le projet apportera une meilleure qualité et une meilleure prise en charge du travail.

V. Cadre de vie . Impact Paysager . Environnement

Ce thème est également évoqué dans de nombreuses observations .
Les sujets développés :

- Refus du comblement de l'Anse des Tamarins, avec reconstruction de la plage et destruction des bâtiments obsolètes . L'amélioration du site pour attirer les touristes (plantations, promenade de bord de mer) .
- Ne pas recevoir de porte-conteneurs, de bétonner, de détruire des éléments naturels dans un si joli petit port, joyau de la Côte Vermeille .
- L'analyse paysagère est inappropriée car l'échelle est fautive dans les photomontages (grue, navire, conteneurs) et car le cadre de vie des Port-Vendrais n'est pas pris en compte . Dossier avec photos retouchées fourni .
- Faiblesse de la méthode utilisée dans l'étude paysagère, nombreux oublis . Cette étude s'avère insuffisante, partielle, partielle et donc caduque . Pour les auteurs de l'étude, le sujet n'est pas motivant et n'existerait pas en fait . Les photomontages sont critiqués . Photomontages avec le masque du bateau à quai, photos anciennes et sombres .
- La frontière du port est l'Anse des Tamarins . L'Anse appartient à la Côte rocheuse .
- L'étude n'aborde pas l'intérêt floristique de l'espèce des tamarins (patrimoine, anciennes cabanes, historique des lieux) .
- L'interface ville port : Les mesures d'accompagnement sont mises en doute . (avenir de l'hôtel des Tamarins, couleur actuelle des bâtiments du port, Clôtures autour des zones portuaires, etc ...) .
- La côte vermeille doit absolument être préservée de toute urbanisation .
- Le projet est destructeur pour le patrimoine, l'environnement et la biodiversité . (locaux abandonnés de la criée, destruction de l'anse des Tamarins, amortissement de la houle, pas de survie des espèces protégées, le marché de la compensation est un marché sinistre) .
- C'est l'agrandissement de l'accueil des navires commerciaux au détriment de la beauté du site .

3.3 Remarques du Commissaire Enquêteur

3.31 Choix des techniques utilisées pour les travaux :

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre, pour la réalisation des travaux, les techniques les plus innovantes et de moindre impact . Nous adhérons à cette proposition .

Mais le choix des méthodes devrait être arrêté après consultation d'un comité technique indépendant ou après validation, consultation et avis des services techniques et/ou organismes compétents en fonction des milieux impactés . Quelle est votre position ?

3.32 Concertation :

A la suite de la concertation, la décision du maître d'ouvrage, en date du 20 Janvier 2014, était entre autres :

- Poursuivre la réflexion sur l'usage fonctionnel des bâtiments de l'hôtel des Tamarins .

Où en est cette réflexion ? . Le financement futur, en fonction de la destination, est-il garanti ? Les bâtiments annexes seront-ils détruits, comme précisés dans le projet ou conservés pour un autre usage ?

- Intégrer l'option du « courant de quai » . Il est noté que l'utilisation du courant de quai se fera à terme avec le renouvellement ou la modification des bateaux .

Dans le dossier, il est envisagé une action financière pour inciter les armateurs à les réaliser ...

Constatons que le « courant de quai » est la mesure principale pour minimiser les impacts de bruit et de pollution . Quelles précisions pouvez vous apporter concernant l'état des lieux de la flotte, les mesures financières incitatives , les délais envisagés pour une utilisation opérationnelle du courant de quai par la majorité des bateaux ?

Un point est abordé dans « le mémoire en réponse du 3 février 2017 » . Il y est indiqué une valeur des renouvellements bateaux entre 12 et 15 ans ?

3.33 Emplacement de l'aire camping car :

Une imprécision demeure quant au devenir de « l'emplacement camping car » des Tamarins . Pouvez vous préciser l'état actuel de la réflexion ? Conservation, remplacement par un autre lieu, aménagement du site et transformation en écran visuel et sonore pour le quartier des Tamarins, etc ...

3.34 Mesure compensatoire (Posidonia océanica) :

La mise en place d'une ZMEL en baie de Paulilles ne peut-être réalisée que suite à autorisation après une procédure règlementaire au titre du CGPPP .

Cela va se traduire par la création d'un comité technique, des études, un projet, une enquête publique, etc ...

Quel est le phasage de cette mise en place dans la mesure où elle est présentée comme mesure de compensation dans l'enquête publique en cours ?

En d'autres termes, si l'autorisation n'était pas donnée, avez-vous envisagé d'autres mesures ?

3.35 Conseil National de la Protection de la Nature :

Dans son avis sous conditions, le CNPN demande d'assurer une restauration et une gestion conservatoire de la zone de la Redoute Béar sur une superficie minimale d'un hectare avec une mise en place d'un suivi à mener en relation avec les organismes concernés . Cette mesure n'était pas envisagée dans le dossier .
Son financement est-il prévu dans l'enveloppe du coût global annoncé ?

3.36 Financement du projet :

Le coût global du projet, en fonction du scénario retenu, est donné dans le dossier (coût du projet technique et coût des mesures environnementales) .
Le financement est-il exclusivement réalisé par le Conseil Départemental ou existe-t-il une participation d'autres acteurs publics (ou privés) comme des collectivités, l'Etat ou la Région à travers le Plan Littoral 21 « ...La région s'engage à soutenir les investissements des ports départementaux pour créer des complémentarités » ? ...

3.37 Etude d'agitation – bathymétrie :

Concernant la bathymétrie, présentation du modèle, il est indiqué que les données sont issues de la carte SHOM n° 6843P pour l'extérieur du port, ainsi que des relevés précis réalisés le 10 et 11 juin 2009 par le cabinet CERES pour le secteur portuaire . Données actualisées le 12 août 2011 par iXSurvey . Ces données sont détaillées en figure 4 de la page 5 . Il est également présenté la bathymétrie du modèle à l'état futur en annexe 8 du document .

1. Les relevés effectués de bathymétrie de la zone portuaire de 2009 et 2011 correspondent-ils aux différentes zones de l'intérieur du port ? Si non pourquoi ?
2. Pourquoi les valeurs portées sur les deux représentations sont différentes ?
Exemple : pour l'intérieur jusqu'en fond du port - zone bleu ciel -
Profondeur de 8 à 12 m en figure 4
Profondeur de 10 à 15 m en annexe 8

Quelles sont les valeurs prises en compte pour la base de la bathymétrie ?

Il est noté que « l'état futur » est une extrapolation tenant compte des dragages .

Il n'y a pas de dragages prévus en zones internes du port, sauf le long du quai ?

3.38 Etude d'Agitation – coefficient de réflexion :

Modifications des conditions d'agitation

Dans l'Etude présentée en page 6, le coefficient de réflexion retenu pour le nouveau quai est de 0,65 .

Hormis pour les « coups de vent d'est » traités en page 10 avec des mesures préventives, quelle est l'influence de la présence d'un bateau en poste au quai Dezoums sur les résultats de l'agitation dans le port en cas de houle ? Peut-on considérer qu'alors le coefficient (quai + bateau) n'est plus de 0,65 mais plutôt proche de 0,90 ?

3.39 Débordements – submersion du quai :

Dans l'étude, le modèle ne prend pas en compte les débordements et les submersions du quai .

Compte tenu de l'artificialisation de l'anse et donc l'imperméabilisation de la zone du terre plein à l'arrière, il est souhaitable de vérifier que les dispositifs d'évacuation sont dimensionnés pour traiter les débordements (quantité d'eau qui peut être importante et qui est à évaluer), ainsi qu'assurer, à l'arrière du terre plein, une

protection pour le bâtiment de l'ancien hôtel des Tamarins, la route côtière (risque de ravinement ?), l'environnement immédiat (coulée verte, habitations partie basse) .

3.40 Accès au port :

Y a-t-il un impact éventuel sur les conditions d'accès au port pour les bateaux de commerce, de croisière ou pêche lorsque qu'un bateau sera en poste au quai Dezoums ? Diminution du passage à l'entrée ? Difficultés pour les manœuvres ? Restriction d'utilisation ou mesures particulières à prendre ? La largeur du passage au niveau « quai plus bateau » est elle une nouvelle contrainte ? Nous notons, que pour la phase travaux (déroctage/dragage), dans le dossier, il est prévu de réguler la présence des engins flottants lors des mouvements des bateaux .

3.41 Emissions atmosphériques :

Référence étude d'impact/pièce 4/ volume 2/réglementation/ p 198 et suivantes .

1. Réduction de la teneur en soufre :

« l'échéance de 2015 est problématique ... choix entre MDO, HFO 380, installation de système de lavage des gaz d'échappement, NGL ... »
Qu'en est-il pour le trafic sur Port-Vendres ? Point avec les armateurs ?

2. Réductions des émissions NOx :

Point sur le trafic de Port Vendres ?
Il est noté que les navires de Port Vendres appartiennent à la catégorie C .
Qu'en est-il des facteurs d'émission pour Port Vendres ?

3. Particules fines :

- Il est noté « ... les particules fines telles que suies et cendres ... n'ont pas fait l'objet d'une quantification ... l'émission est proportionnelle au trafic ... provoquent des pollutions aux riverains » .
Pourquoi n'y a-t-il pas eu de mesures faites sur différents lieux proches des quais (état actuel) avec une évaluation en fonction du trafic futur et du positionnement du nouveau quai par rapport au milieu urbain ?
- Il est noté « ... il existe des dispositifs comme un ventilateur spécial associé à un épurateur thermique qui permet d'isoler les suies et d'abaisser nettement les émissions des fumées » .
Y a-t-il une mesure prévue en ce sens ? Peut on prévoir une étude d'adaptation sur les navires fréquentant Port Vendres et une mesure d'incitation des autorités portuaires envers les armateurs comme cela se fait dans d'autres ports ?

3.42 Utilisation du terre plein :

Le terre plein à l'arrière du quai va faciliter les manoeuvres de chargement et de déchargement des navires et ceci en conditions de sécurité pour le personnel . L'utilisation de la grue mobile du port sera effective pour les conteneurs .
Dans le cadre des impacts identifiés de bruit, de pollution, de paysage et d'environnement, en particulier vis-à-vis du quartier des Tamarins, pouvez vous confirmer les mesures évoquées dans le dossier . A savoir : pas de bateau à quai de nuit, pas de traitement bateau de nuit, retour de la grue en zone portuaire, pas de stockage de conteneurs sur le terre plein hors des phases de chargement et déchargement ? Il y aura t-il un document contraignant élaboré à cet effet ?

3.4 REPONSES du porteur de projet aux observations et remarques:

Première partie

SYNTHESE DES THEMES

L'agitation

Des réserves sont émises sur l'étude d'agitation; elles concernent les données de bathymétrie qui seraient fausses

et rendraient les conclusions de l'étude irrecevables.

Sont également contestées les valeurs de houle retenues.

Il est également dit que tous les avis formulés l'ont été en absence de l'étude d'agitation.

De nombreux documents, schémas et mesures sont fournis avec les observations.

L'étude porte sur l'agitation moyenne relevée sur 10 ans, et non pas sur des pics d'agitation relevés au cours des tempêtes les plus significatives.

La situation de l'agitation serait amplifiée en cas d'un bateau à quai.

Réponse du Département

***Les bathymétries ont été réalisées par des entreprises compétentes nationalement reconnues
La bouée de Banyuls a été choisie préférentiellement aux points Anémoc, car plus pénalisante sur la période concernée.***

Une étude spécifique a été faite sur les tempêtes de 2008 et 2003, qui démontre d'ailleurs une très légère amélioration entre la situation avant et la situation après travaux

L'étude d'agitation a été présentée lors de la concertation publique, son résumé figure dans les documents de l'étude d'impact, elle a été présentée en commission nautique locale.

Enfin, il faut rappeler ce que signifie la notion de hauteur significative,

La hauteur significative est une quantité statistique utilisée pour caractériser l'état de la mer. Elle est souvent abrégée en Hs ou H1/3 (ou SWH : Significant Wave Height en anglais). Elle représente la moyenne des hauteurs (mesurées entre crête et creux) du tiers des plus fortes vagues. Pour la calculer à partir d'un enregistrement d'élévation de la surface, on classe les vagues par ordre de hauteur, et la moyenne des hauteurs du tiers supérieur donne la Hs.

Dans le cadre de l'enquête publique, certains contributeurs ont mis en cause l'étude d'agitation, en disant que nous n'avions pas prévu le cas du bateau accosté au nouveau quai.

C'est exact que nous avons traité le quai seul, avec toutes les directions, et toutes les fréquences de houle, mais uniquement le quai avec ses pieux et son talus en enrochement, et un coefficient 0.65 préconisé par le CETMEF, en considérant que le navire ne serait pas à quai lors des tempêtes et des événements importants. Ce qui correspond à ce qui se passe.

En moyenne, il y a un à deux épisodes de tempêtes d'hiver par an durant lequel ces consignes de coup d'Est sont mises en place. Toutefois, lors des épisodes de fréquence 1 an et de secteur Nord Nord Ouest et Nord Nord Est, qui sont souvent sans surcote, il pourrait y avoir un navire à quai.

Approche par le coefficient

Pour une vague de hauteur 1m, le résultat de la réflexion sur un quai avec un coefficient de 0.65 donne une vague réfléchie de hauteur 1.65 m. Avec un navire à quai, et donc un coefficient de 0.90, le résultat est de 1.90. Donc la différence de hauteur s'établit à $1.90 - 1.65 / 1.65 = 15\%$

Ce calcul donne en effet la valeur maximale possible en un point.

Approche par l'énergie

Sur une «zone», il est préférable de faire le parallèle avec l'énergie:

H résultant = $[(H \text{ incident})^2 + (H \text{ réfléchie})^2]^{0.5}$ = racine carré de la somme (du carrés de la houle incidente et du carré de la houle réfléchie).

Ainsi on aurait pour:

- *Cr = 65% (quai sans bateau) = $[1 + (0.65)^2]^{0.5} = 1.1927 \text{ m}$ soit + 20%*
- *Cr = 90% (bateau amarré) = $[1 + (0.90)^2]^{0.5} = 1.3454 \text{ m}$ soit + 35%*

Ce qui fait une augmentation de 12.5%

Si on considère que cette agitation est recomposée une autre fois (CR = 0.9 si c'est un quai), on arrive alors à:

- *$[(1.3454)^2 + (1.3454 \times 0.9)^2]^{0.5} = 1.81 \text{ m}$ avec un bateau amarré*
- *1.605 m sans bateau amarré*

soit 13%.

Par ailleurs, la présence d'un navire au quai Dezoums réduit la largeur du chenal (180 m environ) de 25 mètres environ, et modifie la conservation de l'énergie.

La partie de l'énergie qui passe sur le bord côté quai, et sous le vide du quai est confinée entre le bateau et le quai, et ne va donc pas aller vers le fond du port; elle correspond à 24/2 + 1m (défense), soit 13 m + 15 m de vide sous quai, qui correspond également à 15 %, dans ce cas en moins.

Bien sûr, nous considérons que pour ce type d'épisode (Nord Nord Ouest et Nord Nord Est, fréquence 1 an), le navire ne crée pas de houle par ses propres mouvements.

Alternatives au projet / Autres choix

Plusieurs idées d'alternatives sont proposées dans les observations:

- Une solution de substitution avec les ports de Sète et Port la Nouvelle
- La suppression du quai Dezoums, l'agrandissement du quai de la Presqu'île, et le dégagement de l'Anse des Tamarins
- L'évocation du projet alternatif avec agrandissement du quai de la Presqu'île, la protection du fond du Port avec un grand port de plaisance,
- Le choix d'un autre port avec un espace plus étendu, plat, d'accès facile, et éloigné des habitations

Par exemple, pour les projets alternatifs le tourisme, le patrimoine

- La majorité de la population active vit du tourisme et des commerces, il faudrait plutôt favoriser ce secteur,
- Créer des activités à moindre frais, sur les plate-formes de grandes surfaces et des bâtiments abandonnés côté criée et carénage
- une demande de mise en place d'une commission pour décider d'un projet de développement du port créateur d'emplois locaux durables, et respectant sa population.
- Envoyer les trafics fruits et légumes dans des ports plus adaptés
- Il y a peu de garantie de la qualité des produits fruits et légumes provenant d'un autre continent.
- Investir en priorité sur la production agricole directe sur notre territoire.
- Aménager un bassin pour la grande plaisance, avec des installations propres à l'entretien de ces grosses unités comme cela se fait au port de la Ciotat

Réponse du Département

- Les propositions de projets alternatifs sont calés sur des programmes différents du programme fixé par le maître d'ouvrage, qui souhaite d'abord pérenniser les emplois à Port-Vendres et dans le Département, diversifier les trafics et permettre à toutes les activités présentes dans le port de continuer à prospérer ensemble.

- Les solutions avec transfert à Sète et La Nouvelle, ne satisfont pas aux objectifs fixés. Par ailleurs, il convient de rappeler que les clients choisissent leur port d'escale et que le trafic n'est donc pas transférable suivant la volonté des collectivités.

- La proposition alternative avec création d'un grand port de plaisance dans le plan d'eau ne correspond pas aux besoins et aux tendances stratégiques actuelles développées par les acteurs de la plaisance. En effet, il convient d'attirer de nouveaux pratiquants de la plaisance, du nautisme et de la mer et de prendre en compte le changement générationnel des clients. Nous constatons une évolution d'une plaisance de propriétaires issue des années 1980, très consommatrice d'espace dans les plans d'eau, avec des couts annuels forts, et dont les générations ne se renouvellent pas, à des usagers « pratiquants de plaisance et de nautisme » avec le développement du partage des navires.

Il y a maintenant des places de port immédiatement disponibles en Méditerranée pour toutes tailles de navire.

- Le projet proposé par le Département s'inscrit à la fois dans un projet de territoire, à l'échelle locale et départementale. Il a recueilli les avis favorables du Conseil Municipal de Port-Vendres, du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Albères Côte Vermeille Illiberis, ainsi que de la Présidente de la Région.

L'Assemblée Départementale et sa Commission Permanente ont voté à l'unanimité :

- *les modalités de la concertation, par délibération SP20131008R_1*
- *le bilan de la concertation, par délibération SP 20140120R_39*
- *Les mesures environnementales par délibération CP20161010N_2*

- Le projet permet de mieux relier la ville au port par le traitement des espaces publics imbriqués au niveau des interfaces. Ainsi cette action conjuguée à la promotion de la ville, de son arrière pays et du département devrait favoriser un accueil des plaisanciers et des croisiéristes amélioré et ainsi contribuer au dynamisme des activités touristiques et des commerces. Pour cela, il conviendra aussi d'associer les commerçants pour satisfaire les besoins des passagers descendant à terre.

En effet, lors de l'enquête faite par la CCI sur l'activité croisière en 2015, est ressorti comme point majeur la nécessité d'adapter l'offre commerciale locale aux besoins des clients croisiéristes ou plaisanciers.

La présence d'un trafic marchandises n'a pas été considéré par les croisiéristes en escale comme présentant un impact négatif sur le tourisme et la commerce

- Les produits frais font l'objet de démarches qualité parfaitement maîtrisées, ils sont contrôlés par les services vétérinaires et phytosanitaires, et de la répression des fraudes. Par ailleurs, Port-Vendres exporte également des fruits et légumes frais du Département et des régions voisines, ainsi que des produits congelés.

- Concernant la grande plaisance, l'accueil au quai de la République est apprécié de la clientèle, car sécurisé, en retrait et disposant des installations prévues pour l'accueil des croisières. Le projet permet d'améliorer les possibilités d'accueil des yachts de grande plaisance à ce quai, en zone sécurisée.

Bilan carbone

Les avis favorables soulignent que le bilan carbone est amélioré par l'utilisation du trafic maritime, et sa possible extension en remplacement des trajets routiers.

C'est un engagement des acteurs logistiques et de leurs clients.

D'autres observateurs précisent que le bilan carbone sera contraint par l'augmentation du trafic PL dans le Port, dans la Ville, sur les routes d'accès.

Trafic PL lié à un trafic maritime plus important que prévu.

Réponse du Département

Le trafic portuaire emprunte la RD 86b, réalisée et dimensionnée pour la desserte du port, et ne passe pas du tout par le Centre-Ville. Ce dernier n'est traversé que par les transports scolaires ou de ligne, les autocars de tourisme et les véhicules de livraison.

La voie de contournement portuaire, construite sur crédits départementaux, est ouverte à la circulation publique et permet ainsi de délester la RD 114 d'une partie du trafic de transit dans la traversée du centre de la ville.

L'aménagement de la RD 914 entre Argelès et Port-Vendres a pris en compte les exigences de desserte du port de Port Vendres et le trafic Poids Lourds généré. La réalisation de cet aménagement a permis de dévier le trafic de transit.

Cout du projet/ Investissements /Impôts

Il est avancé que le cout de 36 Millions d'euros est sous-évalué.

Le coût réel serait plutôt de 50 à 70 millions d'euros (pas de devis actualisé, ni de détail des coûts dans les dossiers);

Un administré voudrait éviter que ses impôts 2017 ne servent à financer un troisième quai alors que les deux autres sont sous-employés.

Réponse du Département

Le coût de 50 millions d'euros avancé par un contributeur ne ressort aucunement d'une étude de prix sur le projet proposé.

Concernant la remarque relative aux « quais sous-employés », la différence entre un emplacement pour un bateau de plaisance et un quai de commerce est importante; le bateau de plaisance occupe son emplacement, et sort en moyenne moins de dix jours par an, un navire de commerce navigue en continu, toute l'année, subit dans son planning les conditions météo, les congestions d'autres ports, les mouvements sociaux, les pannes et avaries, etc...

Le plus important pour un navire de fruits et légumes, denrées périssables incluses dans une chaîne de froid est de disposer au moment de son arrivée (et de son départ pour l'export) d'un emplacement, ainsi que du personnel de manutention, et de la suite de la chaîne logistique.

Des difficultés de traitement de l'escale (retards, problèmes techniques, problèmes administratifs) peuvent conduire à la suppression de la ligne.

En fait, l'efficacité d'un port de commerce se mesure dans la limitation et l'optimisation de la durée d'escale pour le traitement d'un navire.

Autres éléments:

- le projet n'apporte aucune crédibilité économique nouvelle,
- les investissements ne sont pas rentables, un seul bateau l'été et deux l'hiver sur les deux quais actuels,
 - Il faut éviter les dépenses inutiles pour une activité non pérenne compte-tenu de l'évolution de la taille des porte- conteneurs
- Le port est un désastre économique; Hémorragie de fonds publics qui profitent à une entreprise privée en situation de monopole.
- Demande d'une étude de marché sérieuse préalable

Réponse du Département

- La mobilisation des acteurs économiques du Département prouve le contraire, en complément des objectifs mis en avant par le Département, de pérennisation de sécurisation et de diversification des activités portuaires.

Les navires reefer sont tous affrétés et continuent de naviguer, certains navires ayant escalé à Port-Vendres, ont plus de 25 ans.

- Les comptes de la CCI sont audités annuellement par la tutelle (DDFIP, Préfecture, Préfecture de Région), validés annuellement par le Commissaire aux comptes.

Le budget 2016 de la concession CCI est à l'équilibre, malgré les impacts négatifs depuis 2008/2009 dus à la réduction des volumes de la criée et aux difficultés rencontrées par l'activité pêche.

- Toute société de manutention (existante ou à créer) désireuse de s'implanter à Port-Vendres pourrait disposer des moyens et outillages portuaires (grue, terre-pleins, frigos, prises, bureaux, etc), au même titre que CLTM.

C'est déjà le cas pour les agents portuaires, certains sont depuis 2013 venus de l'extérieur traiter des bateaux à Port-Vendres (Promarmed, SeaInvest, Humann et Taconnet, etc).

- Les résultats de l'étude socio économique ont été présentés à la concertation publique. Le Département a retenu l'option raisonnable de pérennisation des activités pour apprécier la rentabilité interne du projet et sa justification économique. Cependant, les études environnementales ont été menées sur des volumes supérieurs (150 navires par an).

Autres Thèmes Information Concertation

- Il y a une interrogation sur la gestion de l'aire de camping-cars, et du club de plongée, tous deux situés dans la zone des travaux
- Déplacer tous les bateaux de pêche dans la zone pêche définie dans le dossier (présence actuelle de chaluts et pêcheurs au port de plaisance)
- Garantir un passage piétons le long des quais, et la zone portuaire en contournant le site des Tamarins pour pouvoir rejoindre le sentier du littoral
- Le débat public n'a pas eu lieu
- Pourquoi oppose-t-on la plaisance, le tourisme, la pêche et le commerce ?
- La référence dans le dossier au CLUPIPP ne devrait pas y figurer (constitution du comité non légale)
- Port-Vendres est un village en bord de mer qui est sans cesse animé, contrairement au port de plaisance qui hiberne 7 mois dans l'année.

Réponse du Département

L'aire de camping-cars sera maintenue sur place et fera l'objet d'aménagements paysagers. (EI page 538/539)

Comme cela a été indiqué lors de la concertation, le Département examinera avec le club de plongée, s'il souhaite partir, les modalités de la réinstallation de son activité dans des conditions permettant sa pérennité à Port-Vendres.

- La position (et le déplacement éventuel) des navires de pêche ne fait pas partie du présent dossier, néanmoins le Département a connaissance des difficultés de cohabitation entre les plaisanciers (ainsi que des riverains) et les pêcheurs de l'angle du quai Joly.

- Pour des raisons de sécurité portuaire, il n'est plus possible de longer les quais de commerce, et ce en raison de l'application des normes internationales ISPS; toutefois, un itinéraire de contournement a été mis en place sur les terrains portuaires, avec tant des voies pour véhicules que des cheminements doux.

- CLUPIPP

L'article R5314-14 du Code des Transports précise dans son alinéa 5° : le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance, constitué dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article R. 5314-19 et réuni au moins une fois par an par le président du conseil ou son représentant...

Article R5314-19 du Code des Transports

« Le Comité Local des usagers permanents du port comprend les titulaires d'un contrat d'amodiation ou de garantie d'usage de poste d'amarrage ou de mouillage , et les bénéficiaires d'un titre de location supérieur à 6 mois délivré par le gestionnaire du Port.

Leur liste est tenue à jour par le gestionnaire du Port.

L'inscription sur la liste s'effectue sur la demande de l'intéressé, assortie des justifications appropriées

Le Comité Local est réuni au moins une fois par an..Il reçoit communication du budget du Port. »

- Concernant l'opposition entre les différentes activités portuaires, le choix du Département est de les concilier, et d'offrir des perspectives tant à la plaisance dans le cadre de sa mutation, qu'à la pêche et au commerce.

Rappelons que le port de Port Vendres a toujours fonctionné sur la solidarité entre les différentes activités et l'autorité portuaire a toujours veillé au soutien de toutes les activités Le projet s'inscrit de ce point de vue là dans la continuité de la démarche du Département La diversification des activités permet de contribuer à pérenniser l'ensemble des activités et de développer des activités nouvelles.

Evolution du Port, du Trafic, de Port-Vendres, de l'emploi

- La perte d'emploi est inévitable, car la filière transport maritime est appelée à disparaître à Port-Vendres en raison de la baisse des importations fruitières et du remplacement des types de bateaux utilisés au profit d'autres ports régionaux ou des grands ports du Nord.
- Il est indiqué que les quais actuels sont très peu exploités, et donc suffisants pour absorber le trafic.
- L'argument de l'emploi est démagogique
- La remise en service de la desserte ferroviaire du port est souhaitée
- Le raccordement ferroviaire existe entre le Port et la gare ferroviaire de Port-Vendres
- Le maintien des capacités d'adaptation du port face au développement technologique des navires
- Il n'y a pas de véritable remorqueur à Port-Vendres pour les manœuvres (tramontane)

Réponse du Département

Le maintien des emplois est un des objectifs du projet.

La remise en service de l'embranchement ferroviaire fait périodiquement l'objet de demandes, qui sont régulièrement étudiées.

Pour l'instant, aucune n'a abouti du fait du contexte et des difficultés générales de l'activité fret ferré de marchandises en France.

Les aménagements ferroviaires du port existent et pourront être activés dès que ces difficultés seront levées.

Le remorqueur actuel pourrait être remplacé par un remorqueur plus puissant. Cependant, l'équipement actuel permet d'assurer le service de pilotage.

Autres impacts

- L'implantation de la grue sur le terre-plein/Equipement inutile
- Développement d'une activité de commerce en pleine ville incompatible.
- L'impact sur Posidonia; la compensation envisagée de ZMEL est choquante. Elle revient à reconnaître des droits de mouillage dans la baie au lieu d'une interdiction générale.

Réponse du Département

- La grue portuaire fonctionne, même avec les navires grées, et apporte une vraie sécurité sur les navires notamment pour le déchargement des premiers conteneurs

Elle pallie régulièrement aux pannes et indisponibilités des grues de bord.

- Les activités « commerce » sont présentes à Port-Vendres depuis l'antiquité. La ville s'est construite autour de ses activités portuaires.

C'est ce qui différencie Port-Vendres, qui est un port aux multiples activités, des marinas de la côte sableuse, conçues dans le cadre de la mission Racine, et liées à la création des stations balnéaires avec des programmes immobiliers de résidences secondaires.

- Aujourd'hui les herbiers de posidonies sont menacés dans la baie de Paulilles par les nombreux mouillages en période estivale sur l'ensemble des anses. La mise en place d'une zone de mouillage et d'équipements légers permet d'interdire le mouillage sur les zones les plus sensibles et de le réglementer. L'objectif de cette mesure est la préservation des herbiers actuellement agressés. Cette démarche est courante en Méditerranée, et permet une reconquête de biodiversité.

Justification du projet

Les raisons favorables évoquées dans les contributions portent sur:

- L'amélioration des capacités du Port pour maintenir, augmenter et diversifier le trafic maritime
- La valorisation de l'attractivité du Port par rapport aux autres ports régionaux, ou aux circuits par les grands ports du Nord et du Sud
- L'amélioration des opérations de traitement des bateaux avec une meilleure sécurité pour le personnel
- La consolidation du savoir faire reconnu et la garantie du maintien de l'activité avec les plate-formes logistiques départementales.
- L'ouverture de nouvelles lignes (évolution impossible sans le projet)
- Le savoir-faire du Port dans la logistique fruitière
- Le quai de la Presqu'île doit être rénové, ainsi que les tabliers Roro
- Le développement de l'activité et de l'emploi, de la Ville et des commerces
- La reconnaissance de Port-Vendres comme le port fruitier du Département et de la Région

Relation avec les plate-formes logistiques départementales

Le Port de Port-Vendres appartient à la chaîne d'approvisionnement import des plateformes logistiques départementales, en particulier de la plate-forme multimodale Pyrénées Méditerranée.

Le terminal portuaire est situé à 36 km de Saint Charles International. C'est un axe privilégié à valoriser et développer.

Augmenter le report modal par la modernisation du port grâce à la plate-forme de Saint Charles International, le site du Boulou, et la future logistique de Tresserre.

Nuisances sonores, Travaux et Exploitation

Les observations proviennent majoritairement des habitants des quartiers des Tamarins, mais également d'autres administrés (avis défavorables).

Les riverains craignent de devoir subir un effet discriminatoire quant aux nuisances sonores liées aux navires, aux générateurs de bord, aux engins de manutention, conteneurs, PL, etc...

Ceci en raison de la proximité du projet par rapport au quartier, et du fait que dans le dossier, les nuisances sont identifiées et inévitables

D'autres personnes ont déclaré ne pas subir de nuisances sonores, liées au port, supérieures à celles du trafic routier environnant.

Réponse du Département

Les riverains du quartier des Tamarins ont pour beaucoup connu le fonctionnement des ferrys Baléares et Maroc, qui accostaient au quai Dezoums.

Le dernier ferry accosté à Port-Vendres date de 2006.

Les effets ont été quantifiés (cf. étude acoustique), l'équipement en courant quai permettant le raccordement des navires est prévu dans le projet, avec de réelles perspectives de mise en place au renouvellement des flottes à une échéance très rapprochée de la mise en service du projet (2022)

Opposition au projet

Cette opposition s'est traduite par de nombreuses observations d'associations et d'habitants.

Les principaux éléments évoqués:

- non justification du projet. Il faut resituer les enjeux du port de Port-Vendres par rapport à ceux du transport maritime en Méditerranée, en termes de trafic et de trafic futur.

Ces enjeux remettent complètement en cause un tel projet.

L'opportunité du projet s'appuie sur des constats fallacieux et le principe de la fuite en avant.

- L'intérêt du quai de la République pour le développement des paquebots de croisière est contredit par le fait que les bateaux sont de plus en plus grands et positionnés en rade.

- Les bateaux de 155 mètres ne correspondent pas à des bateaux de nouvelle génération.

- Port-Vendres ne dispose pas d'un arrière pays capable de tirer profit du flux de marchandises entrant et sortant.

Absence de lien routier type A61, comme à Sète.

- Il y a une incohérence entre la politique d'urbanisation de la Commune, et la concentration des activités aux Tamarins.

- Le projet n'est pas un projet stratégique compte-tenu des volumes traités. Navires à taille limitée, profondeur 8/9 m du port;

Réponse du Département

- Le port de Port-Vendres est le deuxième port fruitier français en méditerranée. Il dispose dans ce domaine d'un savoir faire reconnu, et d'installations terrestres adaptés au traitement de cette marchandise.

Porte d'entrée communautaire, il s'inscrit comme un maillon essentiel des chaînes logistiques en évolution.

- Dans le domaine de la croisière, la cible visée, en accord avec les professionnels de cette activité, est la croisière de luxe, segment avec des navires de taille réduite, pouvant être accueilli dans le port, et un nombre réduit de passagers (de l'ordre de 200) . Cet accueil est extrêmement apprécié.

Parallèlement, le mouillage en rade concerne les navires de taille plus importante, avec un nombre de l'ordre de 1000 passagers, mais une clientèle moins aisée.

L'accueil des « tenders » de passagers souhaitant descendre pour visiter la ville ou l'arrière pays se fera à l'intérieur du port.

- Port-Vendres est un port de commerce parfaitement intégré dans diverses chaînes logistiques, idéalement placé pour traiter les problématiques d'intermodalité, dans les circuits méditerranéens et européens. L'hinterland du port dépasse ainsi les limites de l'arrière pays et du département.

Le projet présenté est un projet raisonnable qui s'inscrit justement dans une stratégie de diversification, de consolidation et de dynamisation de l'ensemble des activités portuaires en lien avec le territoire et les activités touristiques.

Les débats sur les tirants d'eau sont datés, et logiques pour des ports de vrac (céréales, minerai, charbon, ou pétrole, etc). Ce n'est pas le cas de Port-Vendres.

Pollution particules fines, Fumées, santé des populations

Ce thème est abordé dans de nombreuses observations.

Elles traduisent:

- La critique de la proximité du Quai Dezoums du Quartier des Tamarins (urbanisé et future urbanisation), qui va apporter des nuisances en termes de pollution, fumées, particules fines

- L'impact sur la santé des riverains en raison de la présence des particules fines.

- Le fonctionnement des bateaux à quai qui génère d'énormes nuisances (générateurs, engins de manutention, PL, etc)
- La question de la pollution de l'air via les particules fines n'est pas traitée dans le dossier comme elle devrait l'être
- Les navires à Port-Vendres utilisent du fuel lourd alors qu'ils pourraient utiliser du fioul lourd sans modification technique.
- La pollution de l'air, en l'état actuel, est à traiter, et une campagne de mesures est indispensable.
- Il faut agir sur le positionnement des navires en fonction du vent. Le quai de la République ne doit plus être utilisé.
- La pollution du port durant 2 à 3 ans de travaux avec la chute des commerces, de la pêche, du tourisme, de l'économie de la Ville.
- Le projet est socialement dangereux .Pas de crédibilité des scénarios échafaudés.
- Plusieurs observations pour dire que le projet n'augmenterait pas le danger des fumées, du bruit et des matières dangereuses.

Réponse du Département

- Dans le cadre de la proximité avec le quartier des Tamarins, le Département a immédiatement inscrit dans son dossier comme mesure d'évitement la mise en place du courant quai.

Cette option technique traite à la fois les problématiques atmosphériques et acoustiques, et sera pleinement opérationnelle lors du renouvellement des flottes.

Par ailleurs, les générateurs auxiliaires utilisés durant toute l'escale fonctionnent au MGO depuis le 01/01/2010, et non plus au fioul lourd.

Seul le moteur principal, utilisé pour la manœuvre fonctionne au fioul lourd.

- La pollution de l'air a été calculée par Atmo Occitanie. cf annexe

- Les travaux prévoient un confinement des matières extraites à l'intérieur de l'enceinte de palplanches, ou des barrages de géotextile avec jupe et un terrassement à la benne environnementale. Il s'agit d'un point fort du dossier.

- Les poissons vendus sur le port ne proviennent pas du Port (la pêche y est interdite), mais de la côte.

- Les travaux seront planifiés dans le temps afin d'éviter les nuisances durant la saison estivale et feront l'objet d'un management environnemental.

- Le Port de Port-Vendres a toujours fonctionné sur la solidarité entre les différentes activités, et l'autorité portuaire a toujours veillé au soutien de toutes les activités.

Le projet s'inscrit donc de ce point de vue dans la continuité. La diversification des activités contribue à la pérennisation de l'ensemble des activités, et au développement d'activités nouvelles.

Autres Risques Travaux Exploitation

Il y a un risque environnemental et touristique en raison du stockage dans l'anse des Tamarins de conteneurs non vérifiés en proximité du quartier des Tamarins

Réponse du Département

Les conteneurs, ainsi que toutes les marchandises transportées, sont traités dans le respect des règles de sécurité portuaire, en conformité avec la réglementation nationale.

La problématique paysagère et touristique sera largement améliorée par la démolition du hangar Dezoums

Sécurité Navigation Accidents Matières Dangereuses

Le problème de la sécurité de la navigation est posé par le nouveau quai qui peut amener des difficultés d'accès au Port par restriction du chenal en présence d'un bateau à quai.

Une étude est souhaitée, car il y a risque d'accident ou de collision.

Croquis et schémas sont fournis avec les observations.

- Autre élément, du fait de l'augmentation du trafic Poids Lourds, il y a un risque supérieur d'accident dans le port, autour de la zone portuaire, sur les routes d'accès.
- En ce qui concerne les matières dangereuses, elles ne doivent pas être transportées par les navires qui transitent à Port-Vendres, ni être stockées sur les quais, et les hangars, et en particulier le quai Dezoums tout proche des habitations
- Les problèmes de sécurité d'installations proches du lieu de vie ne sont jamais évoqués.
- Le projet apportera une meilleure qualité, et une meilleure prise en charge du travail

Réponse du Département

- La Commission Nautique Locale n'a pas exprimé de restrictions sur les conditions d'accessibilité et de navigation en phase exploitation du port après réalisation du quai.

Les Pilotes n'ont pas émis de réserve sur les conditions de navigation. Leur réponse est jointe en annexe.

- Depuis le démarrage de la base SIG de données routières du Département, aucun accident impliquant les poids lourds n'a été constaté sur les itinéraires d'accès (RD 86b et RD 914 jusqu'à Coste Rouge). Les accidents recensés impliquent des VL, motos et camping cars.

Les PL du Port ne prennent pas l'itinéraire de contournement du port de Commerce.

La circulation à l'intérieur de l'enceinte portuaire se fait au pas.

- Concernant la sécurité et la sûreté portuaires, le port intègre les normes internationales ISPS, en conformité avec la réglementation nationale sur les matières dangereuses.

- Les seules installations portuaires faisant règlementairement l'objet d'un arrêté ICPE, avec une zone périphérique de protection de quelques mètres, sont les hangars frigorifiques.

A ce titre, le démontage du hangar Dezoums éloigne tout risque potentiel de la zone des Tamarins.

Cadre de vie /Aménagement paysager/Environnement

Ce thème est développé dans de nombreuses observations

Les sujets développés:

- Refus du comblement de l'anse des Tamarins, avec reconstruction de la plage et démolition des bâtiments obsolètes.
- Ne pas recevoir de porte-conteneurs, de bétonner, de détruire des éléments naturels dans un si joli petit port, joyau de la Côte Vermeille.
- L'analyse paysagère est inappropriée, car l'échelle est fautive dans les photomontages (grues, navires, conteneurs) et car le cadre de vie des Port-Vendrais n'est pas pris en compte.

Dossier avec photos retouchées fourni.

- Faiblesse de la méthode utilisée pour l'étude paysagère, nombreux oublis.

Cette étude s'avère insuffisante, partielle, partielle et donc caduque.

Pour les auteurs de l'étude, le sujet n'est pas motivant, et n'existerait pas en fait.

Les photomontages sont critiqués.

Photomontages avec le masque du bateau à quai, photos anciennes et sombres.

La frontière du Port est l'Anse des Tamarins. L'anse appartient à la côte rocheuse.

L'étude n'aborde pas l'intérêt floristique de l'espace des Tamarins (patrimoine, anciennes cabanes, historique des lieux)

Réponse du Département

Le dossier prévoit à la fois le démontage du hangar Dezoums et la démolition des bâtiments annexes de l'hôtel, la renaturation de la redoute Béar, ainsi qu'une zone verte entre le terre-plein du quai et le quartier des Tamarins, dans laquelle est insérée l'aire de camping cars

L'étude faune et flore a été élaborée afin de traiter le problème des espèces protégées; mais elle ne se limite pas qu' à cela.

La limite administrative de la ZNIEFF du Cap Béar figure dans le dossier.

L'interface Ville-Port : Les mesures d'accompagnement sont mises en doute (avenir de l'hôtel des Tamarins, couleur actuelle des bâtiments du Port, clôtures autour des zones portuaires)

- La côte Vermeille doit absolument être préservée de toute urbanisation
- Le projet est destructeur pour le patrimoine, l'environnement, et la biodiversité (locaux abandonnés de la criée, destruction de l'anse des Tamarins, amortissement de la houle, pas de survie des espèces protégées, le marché de la compensation est un marché sinistre)
- C'est l'agrandissement de l'accueil des navires commerciaux au détriment de la beauté du site.

Réponse du Département

Le traitement de l'interface Ville Port comprend les zones sensibles proches du Centre Ville, afin de valoriser le patrimoine et favoriser le tourisme

Les priorités d'action, ainsi que les projets seront définies après concertation et finalisées avec la Commune

Les bâtiments de la gare Maritime, construits après guerre, ont été conçus par le célèbre architecte perpignanais Ferid Muchir, à qui on doit également beaucoup de maisons élégantes du Centre-Ville de Perpignan. Cette information est peut-être mal connue.

Les clôtures autour des zones portuaires ont été mises en place pour des raisons de sécurité portuaire (Code ISPS) ; des plantations ont été réalisées sur l'itinéraire de contournement.

Les études sur le devenir de la zone créée devront faire l'objet d'une large concertation associant les acteurs concernés et en particuliers les pêcheurs.

Les remarques relatives à l'urbanisation de la Côte Vermeille sont à faire dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme (PLU)

Concernant la partie biodiversité, et compensation, le projet a reçu un avis favorable du Conseil National pour la protection de la Nature, tant sur l'aspect faune que sur l'aspect flore, avec l'appui lors de sa mise en œuvre tant du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion et de la Communauté scientifique que du Conservatoire des Espaces Naturels.

Deuxième partie

COMMISSAIRE ENQUETEUR: CHOIX DES TECHNIQUES UTILISEES POUR LES TRAVAUX

Le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre en œuvre pour la réalisation des travaux, les techniques les plus innovantes et de moindre impact

Mais le choix des méthodes devrait être arrêté après consultation d'un comité technique indépendant ou après validation

Consultation et avis des services techniques et/ou organismes compétents en fonction des milieux impactés.

Quelle est votre position?

DEPARTEMENT : Le dossier d'étude d'impact, et particulièrement les volets relatifs aux demandes de dérogation, met en évidence :

- *l'organisation de la mise en œuvre des mesures compensatoires, avec le Parc et un collège scientifique, avec le CEN pour la partie terrestre, (et association de la DREAL et de la DDTM)*
- *l'organisation de la mise en œuvre des mesures environnementales durant le chantier, par un écologue dans le cadre d'un PGE, (avec suivi DREAL service Police des Eaux),*

Concernant la phase de consultation des entreprises, les exigences minimales seront fondées sur la base du dossier d'étude d'impact, le respect des engagements du maître d'ouvrage et les prescriptions de l'autorisation préfectorale. En cas de variantes (qui respecteront ces exigences minimales), ce que permet le Code des Marchés Publics, le dossier fera alors l'objet d'un porté à connaissance.

COMMISSAIRE ENQUETEUR: CONCERTATION

A la suite de la concertation, la décision du Maître d'Ouvrage, en date du 20 Janvier 2014, était entre autres:

- Poursuivre la réflexion sur l'usage fonctionnel des bâtiments de l'hôtel des Tamarins; Où en est cette réflexion?

Le financement futur, en fonction de la destination, est-il garanti, les bâtiments annexes seront-ils détruits, comme précisé dans le projet, ou conservés pour un autre usage?

-Intégrer l'option "Courant quai"

Il est noté que l'utilisation du courant de quai se fera à terme avec le renouvellement ou la modification des bateaux. Dans le dossier, il est envisagé une action financière pour inciter les armateurs à les réaliser.

Constatons que le courant quai est la mesure principale pour minimiser les impacts de bruit et de pollution.

Quelles précisions pouvez-vous apporter concernant l'état des lieux de la flotte, les mesures financières incitatives, les délais envisagés pour une utilisation opérationnelle du courant quai par la majorité des bateaux.

Un point est abordé dans le "mémoire en réponse du 03 Février 2017" .Il y est indique une valeur de renouvellement bateaux entre 12 et 15 ans ?

DEPARTEMENT : Concernant l'hôtel des Tamarins, tous les riverains ont pu se rendre compte du fait que le Département entretenait ce bâtiment depuis dix ans, ainsi que ses abords et en chassait régulièrement les squatters.

Plusieurs utilisations ont été envisagées. L'installation des bureaux du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion n'a pu se concrétiser.

Actuellement, la réutilisation de ce bâtiment comme « Porte du Cap Béar » est à l'étude.

Il faut rappeler la mesure précisée dans le dossier, à savoir l'absence de bateau à ce quai de nuit, sauf s'il est raccordé au courant quai.

La mise en place du courant quai permettra la suppression des impacts en termes de bruit et d'émissions atmosphériques.

Le courant quai est très utilisé dans les lignes scandinaves (Stena Line), et récemment à Marseille sur les 3 ferries de la Méridionale.

Les renouvellements de navires des flottes de bananiers sont envisageables pour 2022, soit seulement quelques années seulement après la mise en service prévisible du projet

Les mesures financières en cours de finalisation à Marseille, dont pourrait s'inspirer le Port, sont une réduction équivalente à 25% du tarif de la somme des droits de ports + énergie consommée.

Ceci devant être affiné en fonction également des coûts exacts des équipements complémentaires embarqués.

Les armateurs peuvent bénéficier d'aides publiques pour l'équipement de leurs navires (exemple : la Méridionale à Marseille qui a bénéficié de subventions FEDER)

COMMISSAIRE ENQUETEUR: EMBLACEMENT DE L'AIRE DE CAMPING CARS

Une imprécision demeure quant au devenir de "l'emplacement camping car" des Tamarins. Pouvez-vous préciser l'état actuel de la réflexion ?

Conservation, remplacement par un autre lieu, aménagement du site, et transformation en écran visuel et sonore pour le quartier des Tamarins.

DEPARTEMENT : Concernant le devenir de l'aire des camping cars, il n'est pas prévu de la déménager (EI2, 6.1.4.3, page 538). Dans le cadre des mesures d'accompagnement terrestres modifiées, il est prévu de créer une zone tampon entre le quai et l'aire de camping cars, englobant la terrasse actuelle de l'hôtel.

Par ailleurs, cette aire de camping cars sera confortée en tant qu'écran visuel, l'aménagement paysager de cette aire sera complété (remplacement des arbres morts)

Quant au club de plongée (cf page 539) il se verra proposer, soit de rester en place, soit un autre emplacement permettant sa pérenité à Port-Vendres

COMMISSAIRE ENQUETEUR: MESURE COMPENSATOIRE (POSIDONIA OCEANICA)

La mise en place d'une ZMEL en baie de Paulilles ne peut -être réalisée que suite à autorisation après une procédure règlementaire au titre du CGPPP.

Cela va se traduire par la création d'un comité technique, des études, un projet, une enquête publique, etc

Quel est le phasage de cette mise en place dans la mesure où elle est présentée comme mesure de compensation dans l'enquête publique en cours?

En d'autres termes, si l'autorisation n'était pas donnée, avez-vous envisagé d'autres mesures?

DEPARTEMENT : Les phases d'étude de projet, ainsi que les phases administratives, seront engagées dès la notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

En cas de difficulté à aboutir sur ce projet avec une première localisation à Paulilles, le Maître d'ouvrage présentera, en accord avec le Parc Naturel Marin et la Communauté scientifique, un dossier pour la protection d'un herbier voisin menacé.

COMMISSAIRE ENQUETEUR: CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

Dans son avis sous conditions, le CNPN demande d'assurer une restauration et une gestion conservatoire de la zone de la Redoute Béar sur une superficie minimale d'un hectare, avec la mise en place d'un suivi à mener en relation avec les organismes concernés.

Cette mesure n'était pas envisagée dans le dossier.

DEPARTEMENT : Le financement de cette mesure est pris en compte dans l'enveloppe des 36 M€ annoncée, comme c'est d'ailleurs le cas pour les 2 M€ affecté à la mise en œuvre des mesures environnementales.

Ces mesures ont été approuvées par l'Assemblée Départementale (délibération n° DCP20161010N_2 du 10 octobre 2016).

Elles figurent dans les fiches « mesures d'accompagnement terrestre modifiées » fiche jointe en annexe

COMMISSAIRE ENQUETEUR: FINANCEMENT DU PROJET

Le coût global du projet en fonction du scénario retenu, est donné dans le dossier (coût du projet technique et coût des mesures environnementales).

Le financement est-il exclusivement réalisé par le Conseil Départemental, ou existe-t-il une participation d'autres acteurs publics (ou privés) comme des collectivités, l'Etat ou la Région à travers le plan littoral 21"La Région s'engage à soutenir les investissements des ports départementaux pour créer des complémentarités"

DEPARTEMENT : Cette opération s'inscrit aujourd'hui pleinement dans le cadre du plan littoral 21.

La Présidente de la Région a réaffirmé son soutien au projet dans sa lettre du 7 mars dernier.

Aussi, l'Etat et la Région devraient participer au financement cette opération.

COMMISSAIRE ENQUETEUR: ETUDE D'AGITATION/ BATHYMETRIE

Concernant la bathymétrie, présentation du modèle, il est indiqué que les données sont issues de la carte SHOM 6483P pour l'extérieur du Port, ainsi que des relevés précis réalisés les 10/11 Juin par CERES pour le secteur portuaire.

Données actualisées le 12 Aout 2011 par Ix Survey.

Ces données sont détaillées en figure 4 de la page 5.

Il est également présenté la bathymétrie du modèle à l'état futur en annexe 8 du document.

1/ Les relevés effectués de bathymétrie de la zone portuaire de 2009 et 2011 correspondent-ils aux différentes zones du Port. Si non, pourquoi ?
2/ Pourquoi les valeurs portées sur les deux représentations sont différentes. Exemple: pour l'intérieur jusqu'en fond du port-zone bleu ciel
Profondeur de 8 à 12 mètres en figure 4
Profondeur de 10 à 15 m en annexe 8
Quelles sont les valeurs prises en compte pour la base de la bathymétrie?
Il est noté que l'état futur est une extrapolation tenant compte des dragages.

DEPARTEMENT : Il n'y a pas de dragages prévus en interne du port, sauf le long du quai ; cf EI2/fig 22/page 374

La dernière version finalisée du document étude d'agitation comportait encore des « scories » issue des versions initiales. Il s'agit d'erreurs matérielles non relevées à la remise du document final.

Les cartes de bathymétrie sont jointes en annexe.

COMMISSAIRE ENQUETEUR: ETUDE D'AGITATION COEFFICIENT DE REFLEXION

Modification des conditions d'agitation

Dans l'étude présentée, page 6 le coefficient de réflexion retenu pour le nouveau quai est de 0.65

Hormis pour les "coups de vent d'Est" traités en page 10 avec des mesures préventives, quelle est l'influence de la présence d'un bateau au poste Dezoums sur les résultats de l'agitation dans le port en cas de houle?

Peut-on considérer qu'alors le coefficient (quai+ bateau) n'est plus de 0.65, mais plutôt proche de 0.90?

DEPARTEMENT : Dans le cadre de l'enquête publique, certains contributeurs ont mis en cause l'étude d'agitation, en disant que nous n'avions pas prévu le cas du bateau accosté au nouveau quai.

C'est exact que nous avons traité le quai seul, avec toutes les directions, et toutes les fréquences de houle, mais uniquement le quai avec ses pieux et son talus en enrochement, et un coefficient 0.65 préconisé par le CETMEF, en considérant que le navire ne serait pas à quai lors des tempêtes et des évènements importants.

Ce qui correspond à ce qui se passe. En moyenne, il y a un à deux épisodes de tempêtes d'hiver par an durant lequel ces consignes de coup d'Est sont mises en place . Toutefois, lors des épisodes de fréquence 1 an et de secteur Nord Nord Ouest et Nord Nord Est, qui sont souvent sans surcote, il pourrait y avoir un navire à quai.

Approche par le coefficient

Pour une vague de hauteur 1m, le résultat de la réflexion sur un quai avec un coefficient de 0.65 donne une vague réfléchi de hauteur 1.65 m. Avec un navire à quai, et donc un coefficient de 0.90, le résultat est de 1.90. Donc la différence de hauteur s'établit à $1.90 - 1.65 / 1.65 = 15\%$

Ce calcul donne en effet la valeur maximale possible en un point.

Approche par l'énergie

Sur une «zone», il est préférable de faire le parallèle avec l'énergie:

$H_{résultant} = [(H_{incident})^2 + (H_{réfléchi})^2]^{0.5}$ = racine carré de la somme (du carrés de la houle incidente et du carré de la houle réfléchi).

Ainsi on aurait pour:

- *$Cr = 65\%$ (quai sans bateau) = $[1 + (0.65)^2]^{0.5} = 1.1927$ m soit + 20%*
- *$Cr = 90\%$ (bateau amarré) = $[1 + (0.90)^2]^{0.5} = 1.3454$ m soit + 35%*

Ce qui fait une augmentation de 12.5%

Si on considère que cette agitation est recomposée une autre fois (CR = 0.9 si c'est un quai), on arrive alors à:

- *$[(1.3454)^2 + (1.3454 \times 0.9)^2]^{0.5} = 1.81$ m avec un bateau amarré*
- *1.605 m sans bateau amarré*

soit 13%.

Par ailleurs, la présence d'un navire au quai Dezoums réduit la largeur du chenal (180 m environ) de 25 mètres environ, et modifie la conservation de l'énergie.

La partie de l'énergie qui passe sur le bord côté quai, et sous le vide du quai est confinée entre le bateau et le quai, et ne va donc pas aller vers le fond du port; elle correspond à 24/2 + 1m (défense), soit 13 m + 15 m de vide sous quai, qui correspond également à 15 %, dans ce cas en moins.

Bien sûr, nous considérons que pour ce type d'épisode (Nord Nord Ouest et Nord Nord Est, fréquence 1 an), le navire ne crée pas de houle par ses propres mouvements.

COMMISSAIRE ENQUÊTEUR: DEBORDEMENTS/SUBMERSION DES QUAIS

Dans l'étude, le modèle ne prend pas en compte les débordements et les submersions du quai. Compte tenu de l'artificialisation de l'anse, et donc de l'imperméabilisation de la zone du terre-plein à l'arrière, il est souhaitable de vérifier que les dispositifs d'évacuation sont dimensionnés pour traiter les débordements (quantité d'eau qui peut être importante, et qui est à évaluer), ainsi que d'assurer, à l'arrière du terre-plein, une protection pour le bâtiment de l'ancien hôtel des Tamarins, la route côtière (risque de ravinement, l'environnement immédiat (coulée verte, habitations partie basse)

DEPARTEMENT : *Le quai requalifié aura une cote de 3.50 mètres.*

Dans ces conditions, seules les écumes, soit environ 3% du volume de la vague sont susceptibles de retomber sur le quai, et ce pour autant que le vent soit dans une direction cohérente, et non contraire.

En effet, les vents d' Est Sud Est éloignent l'écume du quai.

Les formes de pente prévues sont en W (cf figure 8 et 11p28/EI 1), à savoir des systèmes de caniveau parallèles au quai, drainant l'eau vers des collecteurs, puis un séparateur à hydrocarbures.

Le séparateur à hydrocarbures sera dimensionné pour ne pas relarguer les boues décantées (400 l/sec dans ce cas).

Les formes de pente du terre-plein écarteront donc les eaux météoriques de l'ancien hôtel des Tamarins, ainsi que de la route côtière.

Les niveaux sont précisés (terre-plein à 3.56/3.17, la route côtière est à 4.50 m)

Conformément aux fiches d'accompagnement terrestre, les talus entre le terre-plein et la route côtière seront revêtus (enrochements bétonnés) de manière à empêcher la prolifération d'espèces invasives.

COMMISSAIRE ENQUETEUR: ACCES AU PORT

Y a-t-il un impact éventuel sur les conditions d'accès au Port pour les bateaux de commerce, de croisière ou de pêche lorsqu'un bateau sera à poste au quai Dezoums.

Diminution du passage à l'entrée.

Difficulté pour les manœuvres.

Restrictions d'utilisation ou mesures particulières à prendre.

La largeur du passage au niveau "quai plus bateau" est-elle une nouvelle contrainte

Nous notons pour la phase travaux (déroctage/ dragage), dans le dossier il est prévu de réguler la présence des engins flottants lors des mouvements de bateaux.

DEPARTEMENT :

Des simulations avec des corps morts et des bouées ont été réalisées.

Actuellement, la pointe du quai Dezoums empiète sur le chenal d'une longueur équivalente à un navire de 22 mètres.

Par ailleurs, il faut remettre en évidence l'empiètement lors de l'utilisation par les ferrys Baléares et Maroc, jusqu'en 2006, selon photo jointe en annexe.

La problématique des plateformes de travail en phase chantier, lors du passage des navires est liée aux ancres de maintien, aux personnels de chantier ainsi qu'aux moyens nautiques auxiliaires et pas seulement au gabarit de la plateforme de travail proprement dite.

Par ailleurs, les biseaux de déroctage, notamment au Nord, dépassent largement du gabarit prévisible du navire accosté.

Les schémas joints démontrent par ailleurs que le contributeur défavorable n'est pas vraiment à l'aise avec la troisième dimension; en suivant son schéma, la profondeur au droit du quai serait voisine de 16 mètres.

Par ailleurs, nous avons recueilli l'avis des pilotes, qui pratiquent le port au quotidien dans toutes les situations météo, et qui ont fait part de leur entière validation du projet sans réserve au niveau de l'accessibilité du port.

Cet avis est joint en annexe.

COMMISSAIRE ENQUETEUR: EMISSIONS ATMOSPHERIQUES

Référence étude d'impact pièce 4/volume 2/ réglementation /page 198 et suivantes

1/Réduction de la teneur en soufre

" L'échéance de 2015 est problématique; choix entre MDO, HFO380, installation de lavage des gaz d'échappement, NGL..."

Qu'en est-il pour le trafic sur Port-Vendres?

Point avec les armateurs?

2/ Réduction de la teneur en soufre

Il est noté que les navires sur Port-Vendres correspondent à la catégorie C.

Qu'en est-il?

3/ Particules fines

Il est noté" les particules fines telles que suies et cendres n'ont pas fait l'objet d'une quantification.... l'émission est proportionnelle au trafic...provoquent des pollutions aux riverains"

Pourquoi n'y a t il pas eu de mesures faites sur différents lieux proches des quais (état actuel) avec une évaluation en fonction du trafic futur et du positionnement du nouveau quai par rapport au milieu urbain.

Il est noté" il existe des dispositifs comme un ventilateur spécial associé à un épurateur thermique qui permet d'isoler les suies et d'abaisser nettement les émissions de fumées"

Ya t il eu une mesure prévue dans ce sens ?

Peut-on prévoir une étude d'adaptation sur les navires fréquentant Port-Vendres et une mesure d'incitation des autorités portuaires envers les armateurs comme cela se fait

DEPARTEMENT :

A/ Depuis le 01/01/2010 les générateurs auxiliaires de navires fonctionnent au Gasoil marin, avec donc réduction des teneurs en soufre, ainsi que des suies et cendres.

Ce point n'a pas été pris en compte par les contributeurs défavorables

B/ L'échéance de 2015 concerne les zones SECA Nord, et le fonctionnement des moteurs de propulsion.

C/Particules fines

Un calcul des concentrations est joint en annexe

Les suies et cendres sont liées à la combustion du HFO, utilisé par le moteur de propulsion, et qui ne sert qu'aux manœuvres.

Elles sont comprises dans les PM10

D/ la mesure d'évitement de la pollution atmosphérique à Port-Vendres est le courant quai. Au vu de la sensibilité de la question des émissions qui ressort des contributions recueillies lors de l'enquête, la mise en place des installations, y compris transformateurs, et connections sera envisagée pour la mise en service du projet .

COMMISSAIRE ENQUETEUR: UTILISATION DU TERRE-PLEIN

Le terre-plein à l'arrière du quai va faciliter les manœuvres de chargement et de déchargement des navires, et ceci avec les meilleures conditions de sécurité. L'utilisation de la grue portuaire sera effective pour les conteneurs.

Dans le cadre des impacts identifiés de bruit, de pollution, de paysage, et d'environnement, en particulier vis à vis du quartier des Tamarins, pouvez-vous confirmer les mesures évoquées dans le dossier ?

A savoir pas de bateau à quai de nuit, pas de traitement bateau de nuit, retour de la grue en zone portuaire, pas de stockage de conteneurs sur le terre-plein en dehors des phases de chargement et de déchargement.

Y aura-t-il un document contraignant élaboré à cet effet ?

DEPARTEMENT : *La mesure d'évitement concernant les émissions sonores et atmosphériques est la suivante :*

- *Pas de bateau de nuit au Quai Dezoums, sauf s'il est raccordé au courant quai ou s'il ne génère pas de nuisances sonores ou d'émissions (voilier par exemple)*

Concernant l'aspect paysager, les conteneurs seront stockés au quai Dezoums avant l'arrivée du bateau, et suite à leur déchargement.

Le Règlement Particulier de Police du Port, document élaboré conjointement par l'Etat et l'Autorité portuaire, sera modifié en conséquence, lors de la mise en service du projet.

Annexes

Les pièces suivantes sont en annexes du rapport du Commissaire enquêteur (en complément du mémoire en réponse) :

Annexe 1 : Mail du service de pilotage

Annexe 2 : Photos du quai Dezoums en activité

Annexe 3 : Mail de la société EGIS relatif à la bathymétrie

Annexe 4 : Cartes jointe au mail Egis : situation actuelle

Annexe 5 : Carte jointe au mail Egis : situation projet

Annexe 6 : Extrait rapport d'activité des services AIR LR (Atmo Occitanie) 2015

Annexe 7 : Calcul des concentrations en matières en suspension (Egis)

Annexe 8 : Exemple de la Meridionale à Marseille (AIR PACA Octobre 2016)

Annexe 9 : Fiches « mesures d'accompagnement terrestre modifiées »

Avis du commissaire enquêteur

Nous avons tenu compte de la forte participation des professionnels et des habitants à la présente enquête . Cela s'est traduit par un nombre très important d'observations et une fréquentation élevée aux différentes permanences du commissaire enquêteur .

Les remarques sont diverses mais concernent des thèmes identifiés (cf PV des observations) .

Ces thèmes et observations ont été analysés par le porteur de projet qui y a répondu dans le mémoire repris ci-dessus .

Nous intégrons, dans nos avis, ses réponses comme engagements du maître d'ouvrage .

1. Sur les avis sollicités dans le cadre de l'enquête

- **Avis de Présidente de la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée**

Cet avis nous a été transmis le 10 mars 2017 . Il a été intégré dans la réflexion générale sur le projet .

- **Délibération du Conseil Municipal de la Commune de Port-Vendres**

Compte rendu de la délibération du 15 mars 2017 . Avis favorable avec maintien de l'hôtel des Tamarins .

- **Autres organismes consultés**

Pris en compte dans le cadre de l'enquête et mentionnés dans le Rapport .

Le commissaire n'a pas de commentaire à faire mais demande au porteur de projet de bien vouloir prendre en compte les recommandations et réserves formulées .

2. Sur les thèmes identifiés :

Thème de la bathymétrie et l'Agitation

Bathymétrie

Concernant les mesures de bathymétrie, il est reconnu des erreurs matérielles de présentation de la bathymétrie initiale (figure 4 de la page 5 de l'étude d'agitation) . Les cartes de bathymétrie actualisées sont jointes en annexe du mémoire en réponse et seront prises en considération . L'étude d'agitation a été réalisée sur la base de ces valeurs .

Agitation

Il est constaté par le maître d'ouvrage que l'étude d'agitation n'avait pas tenu compte de l'éventualité d'un navire à quai . Cette configuration est susceptible de se produire lors de certains épisodes de houle et de vents . Dans sa réponse, le porteur du projet propose une étude mathématique d'intégration du navire à quai par deux approches, l'une par le coefficient de réflexion, l'autre par l'énergie . Les résultats sur les valeurs de l'agitation montrent une augmentation de 13% à 15% selon la méthode utilisée.

Nous tenons compte de ces mesures . Nous rappelons que l'incertitude intrinsèque du modèle de calcul de l'agitation est, déjà, de 10% à 15% et que le modèle ne prend pas en compte les débordements sur les quais et donc surestime l'agitation globale du port .

Thème sécurité – Accès au port

Nous retenons :

- Que l'actuelle pointe du quai Dezoums empiète sur le chenal d'une longueur équivalente à un navire de 22 m de large (quai qui sera détruit) .
- Que le porteur de projet confirme que la présence d'un navire au nouveau quai réduira la largeur du chenal de 25 m environ .
- Que la Commission Nautique Locale n'a pas exprimé de restrictions sur les conditions d'accessibilité et de navigation en phase d'exploitation du quai .
- Que les pilotes n'ont pas émis de réserves sur les conditions de navigation .
- Qu'une étude par simulation a défini des recommandations d'accès et de manoeuvrabilité au nouveau quai .
- Que l'orientation du quai Dezoums a été étudiée et amènera plus de largeur pour manoeuvrer dans le port .
- Que l'avis complet du Syndicat Professionnel des pilotes de Port la Nouvelle et Port-Vendres peut utilement être consulté en annexe .

Nous pensons que ces éléments répondent aux interrogations concernant l'accessibilité du port .

Thème Pollution

Il a été répondu aux questions concernant les émissions atmosphériques .

Les générateurs auxiliaires des navires, lorsqu'ils sont au port, fonctionnent désormais au gas-oil marin ce qui entraîne une forte diminution de la pollution de l'air . Les particules fines sont émises par le moteur de propulsion dans les phases de manoeuvre (approche, accostage, démarrage, etc ...) .

Un calcul des concentrations des émissions a été effectué par Atmo Occitanie et est jointe en annexe . Il est constaté que les résultats de concentration au sol sont bien inférieurs aux valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale pour la Santé pour les émissions de SOx, NOx et PM 10 .

La seule solution à retenir pour diminuer la pollution atmosphérique à quai est l'utilisation par les navires du courant de quai .

Nous engageons fortement le maître d'ouvrage à finaliser les équipements nécessaires lors de la réalisation du projet . A savoir que l'installation quai soit totalement opérationnelle et utilisable immédiatement par les premiers navires équipés (horizon 2020 ?) .

L'équipement des navires devra être favorisé par la mise en place de mesures incitatives .

Enfin, pour lutter contre la pollution et autres nuisances, la grue sera exclusivement utilisée en mode électrique .

Thème Cadre de vie – Interface ville port - Environnement

Nous retenons que toutes les actions, dans ce cadre, seront menées en concertation et avec l'appui des différents acteurs et organismes compétents (définis dans le dossier) . Nous suggérons d'y associer les associations de riverains et les habitants .

En ce qui concerne l'interface Ville Port, il nous a été remis le 31 mars 2017, une étude pour « Le schéma directeur du traitement esthétique et de végétalisation de l'interface entre ville et port » . Cette étude très complète, incluant l'ensemble du port et de la ville, peut être un document de base sur lequel s'appuyer pour définir et concrétiser les mesures environnementales d'accompagnement du projet .

Thème Justification du projet

Nous notons que le projet s'inscrit à l'échelle du territoire . Il a recueilli les avis favorables de toutes les collectivités intéressées .

Nous approuvons qu'il soit soutenu par la Région dans le cadre du « Plan Littoral 21 » .

C'est pour nous le gage de la justification du projet .

Le soutien de l'Etat et de la Région se traduira, à la fois, par une part du financement mais aussi, par la volonté de garantir le rôle de Port-Vendres .

Autres thèmes abordés

Nous considérons les réponses apportés et les documents joints comme suite à donner .

Nous soulignons qu'en terme de suivi, l'engagement du département est parfaitement défini dans le temps . Pour certaines mesures environnementales, le département prolongera à 30 ans les durées de suivi .

3. Notre avis sur le projet de requalification du quai Dezoums à Port-Vendres .

Le nouveau projet soumis à la présente enquête publique unique, après un premier projet annulé en 2011 par décision du tribunal administratif compétent et confirmé en Conseil d'Etat, a suscité de nouvelles et de nombreuses réactions tant favorables que défavorables .

Présenté par le maître d'ouvrage (Conseil Départemental 66), soutenu par de nombreux acteurs économiques et logistiques, par les collectivités locales et un large public comme une nécessité pour pérenniser, développer l'emploi et le rôle économique départemental du port et de la ville, le projet est sujet à une forte opposition de la part des riverains, d'associations et de nombreux habitants . Cette forte opposition s'appuie sur des impossibilités techniques et un accroissement des nuisances et de la pollution .

Comme nous pouvons le constater, l'approche du projet par les partisans et les opposants est très éloignée . Nous pensons qu'il sera difficile de parvenir à un quelconque consensus tant sont divergentes les thèses soutenues .

Nous croyons que seul l'intérêt général doit guider la réflexion sur le projet et les décisions à prendre .

Port-Vendres est, historiquement, un port de commerce . Il est l'unique port de commerce du département avec une situation géographique particulière sur des axes d'import/export (Afrique – Nord Méditerranée, Nord Europe) en relation avec des plateformes logistiques départementales existantes ou en développement .

C'est un port qui fonctionne depuis un certain temps sur un secteur de niche (port fruitier), avec un savoir faire reconnu . Ce secteur fruitier est présenté comme évolutif avec des possibilités de nouveaux marchés . Ceci est complété, pour le port, par une diversification sur d'autres secteurs (Ro-Pax, croisières, ...) .

Bien que, ces dernières années, le trafic portuaire soit stable et corresponde à une activité de l'ordre de 250 000 t, force est de constater :

- Qu'il existe actuellement un quai inutilisable (quai Dezoums depuis 2005) car ne pouvant recevoir les navires actuels .
- Que le quai de la Presqu'île possède une rampe Ro-Ro inadaptée .
- Que le traitement des navires s'effectuent sur les quais de la Presqu'île et de la République, quais proches du centre ville, dans des conditions de sécurité et de manœuvres difficiles (bâtiments portuaires proches, zones d'accueil étroites et encombrées) .
- Que, de ce fait, la nouvelle grue ne peut être utilisée valablement .
- Que la présence de deux quais ne permet pas toujours la garantie et la souplesse d'accueil de tous les navires, donc de pérenniser le trafic actuel mais aussi de proposer d'éventuelles nouvelles lignes .
- Que les quais vieillissent et doivent évoluer pour répondre et s'adapter aux nouvelles conditions du trafic commercial .

De ce constat, il nous semble nécessaire, si l'on souhaite garantir un avenir à ce port, d'envisager la création d'un nouveau quai opérationnel, dimensionné et adapté aux navires spécifiques du secteur fruitier . Mais, au-delà, de permettre au port d'évoluer vers des lignes nouvelles d'import/export, de type Ro-Ro et/ou Ro-Pax, de croisières, etc ...

Si la nécessité d'évolution technique du port est indéniable, il n'en est pas moins vrai qu'un nouveau quai ne sera pas suffisant pour garantir de facto la pérennité et l'évolution de l'activité .

L'outil créé, nous pensons qu'il faudra mettre en place une vraie politique de valorisation du port, de garantir un accompagnement économique, de faire reconnaître sa spécificité et sa reconnaissance comme port départemental mais également comme port régional .

L'investissement nécessaire à ce projet ne peut se concevoir sans une mobilisation totale de tous les acteurs tant institutionnels que privés, dans une forme à définir, pour garantir l'évolution et l'utilisation du port de Port-Vendres .

L'opposition au projet se cristallise sur des impossibilités techniques (agitation, sécurité) . Il doit en être fait réponse bien évidemment . Ceci étant, les nuisances et les impacts sur les milieux sont bien réels, identifiés, abordés dans le dossier dans le choix des méthodes utilisées pour les travaux ainsi que par des mesures d'évitement, de réduction et de compensation . Nous pensons que le maître d'ouvrage doit être conscient de la nécessité de réduire toutes les nuisances liées aux travaux puis à l'exploitation du quai . Toutes les mesures doivent être prises et en particulier celles des différents contrôles et suivis à long terme, par des

ANNEXES

- 1. Décision désignation commissaire enquêteur /TA du 2 décembre 2016**
- 2. Arrêté préfectoral N° DREAL/DE/20163516001 du 16 décembre 2016**
- 3. Avis d'enquête publique**
- 4. Publications enquête dans la presse**
- 5. Procès-verbal des observations recueillies durant l'enquête**
- 6. Mémoire en réponse du responsable du projet avec annexes**
- 7. Certificat de publication de la mairie de Port-Vendres
avec rapport de constatation (photos) et attestation Office de tourisme.**
- 8. Procès-verbal de constat d'affichage par huissier**
- 9. Organisation de remise du PV des observations**
- 10. Organisation de remise du mémoire en réponse**
- 11. Délibération du Conseil Municipal de Port-Vendres**
- 12. Avis circonstancié de la Présidente de la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée**
- 13. Réponse du CE à une demande de réunion publique sur une observation .**