



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Languedoc-Roussillon

Montpellier, le 28 AOUT 2012

Service Aménagement

Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon

Division Évaluation Environnementale

à

Nos réf. : EBI 411/761

Vos réf. :

Affaire suivie par : Emmanuelle BARETJE

emmanuelle.baretje@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 34 46 66 90 – Fax : 04 67 15 68 00

Monsieur le Maire de Port la Nouvelle
Mairie - Service Urbanisme et Environnement
Hôtel de Ville
Place du 21 Juillet 1844 – B.P. 59
11210 Port-La-Nouvelle

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le dossier de permis d'aménager concernant l'aménagement de la plateforme Nord du parc logistique portuaire de Port-La-Nouvelle

Résumé

L'aménagement de la plateforme Nord du parc logistique portuaire a pour objectif l'extension de la zone portuaire actuelle de Port-la-Nouvelle sur 26 ha au Nord-Est.

Il fait partie d'un programme de travaux qui se décompose en plusieurs opérations, dont la réalisation sera échelonnée dans le temps : tout d'abord, la phase terrestre (aménagement du parc logistique portuaire) et ensuite, la phase maritime (aménagement de l'avant-port).

La phase terrestre se décompose elle-même en deux étapes : la réalisation de la plateforme Nord, objet du présent permis d'aménager, puis l'aménagement du reste du parc logistique portuaire à l'Ouest sur environ 80 ha.

L'autorité environnementale note avec satisfaction que l'étude d'impact a été menée sur la totalité du parc logistique portuaire, permettant ainsi d'avoir une vision d'ensemble et une analyse globale de l'opération terrestre. L'avis de l'autorité environnementale porte, lui, uniquement sur la plateforme Nord.

Le site de la plateforme Nord est concerné par des enjeux forts, notamment en ce qui concerne le milieu naturel, ainsi que les risques naturels et technologiques.

S'agissant du milieu naturel, la plateforme Nord se situe en bordure immédiate de plusieurs zones naturelles d'inventaires et de protection de la biodiversité, et elle empiète même sur certaines. Les résultats d'inventaires permettent de conclure que le périmètre du projet présente des enjeux forts pour la préservation du patrimoine naturel : habitats naturels principalement identifiés comme des zones humides (nombreux sont d'intérêt communautaire), et espèces floristiques/faunistiques (oiseaux, reptiles, amphibiens) protégées sur le plan national, avec un intérêt spécifique du site pour l'avifaune.

Le projet va entraîner la destruction des zones humides présentes sur le périmètre, la destruction des espèces végétales, la destruction des habitats d'espèces, ainsi que le dérangement et éventuellement la destruction d'individus faunistiques. Le dossier conclut sur des impacts forts pour le milieu naturel, et un effet significatif pour les sites Natura 2000 concernés. La liste des espèces protégées floristiques/faunistiques relevant potentiellement d'une demande de dérogation à

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-17h30
Tél. : 33 (0) 4 34 46 64 00 – fax : 33 (0) 4 67 15 68 00
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier cedex 02

l'interdiction de destruction d'espèces protégées est longue (de nombreux oiseaux, trois amphibiens, quatre reptiles, et trois espèces floristiques). **L'autorité environnementale considère que l'analyse des impacts reste trop générale : il manque en effet une réflexion par espèce, les inventaires naturalistes n'ayant pas été suffisamment exploités.**

Malgré des mesures de réduction prévues seulement en phase travaux, l'étude souligne qu'un impact résiduel sur le milieu naturel demeure, qualifié de fort, ainsi qu'un effet significatif sur les sites Natura 2000 pour les oiseaux. **Des mesures compensatoires sont bien envisagées au titre de Natura 2000, de la destruction de zones humides et de la destruction d'espèces protégées. Mais elles sont, en l'état, insuffisantes, parce qu'elles ne touchent que la flore et en partie l'avifaune, et ne sont pas décrites.**

Par ailleurs, la plateforme Nord est sujette à un aléa de submersion marine pris en compte dans le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de la Berre. Le dossier montre que l'aménagement du site respectera bien les dispositions de ce PPRI. Cependant, afin d'anticiper la gestion du risque d'inondation, il devrait intégrer les dispositions liées à la future révision de ce PPRI (définition d'un aléa 2100), et s'assurer que celles-ci seront également prises en compte dans le cadre des futurs permis de construire des bâtiments (élévation des cotes de plancher et création d'une zone de refuge).

De plus, l'étude d'impact permet de conclure que le projet ne fera qu'aggraver les problèmes d'érosion du littoral existants sur cette zone. A ce titre, des mesures de suivi et d'accompagnement devraient être mises en place.

L'aménagement de la plateforme Nord, à proximité d'établissements industriels à hauts risques classés SEVESO, fait l'objet d'un porter à connaissance (PAC) de l'Etat. Un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) est en cours d'élaboration. Le dossier rappelle bien les exigences du PAC définies pour chaque zone d'aléa. Cependant, **les aménagements devront intégrer ces obligations réglementaires, afin de prendre en compte le risque technologique majeur le plus en amont possible, en particulier dans le choix de la localisation des voies de circulation prévues dans la zone d'aléa le plus élevé.**

En ce qui concerne le volet paysager du dossier, on note que des principes d'aménagements paysagers sont proposés, en particulier le long de la plage, pour réduire l'impact du projet sur le site, qui, de par sa situation, présente une richesse paysagère.

S'agissant des nuisances ayant un impact sur la santé (sonores, olfactives et qualité de l'air), l'étude mériterait d'être approfondie, en particulier sur la caractérisation de l'état initial et des impacts. Le dossier ne fait pas la démonstration de l'absence de danger significatif pour la santé humaine, spécifiquement pendant la phase d'exploitation.

Enfin, on note favorablement qu'une séparation physique des flux portuaire/industriel et touristique est prévue, afin de sécuriser les déplacements.

Une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux (phase terrestre et maritime) est présente.

L'identification des impacts du programme de travaux maritimes n'est qu'une analyse de premier niveau à l'échelle d'un programme. Une étude d'impact détaillée devra être produite ultérieurement lors des demandes d'autorisation concernant la réalisation du projet d'avant-port. Notamment la qualification de faible de l'impact du projet maritime sur la dynamique sédimentaire ne peut être affirmée en l'état actuel de la définition du projet et en l'absence d'études détaillées.

Pour la partie terrestre, des compléments mériteraient d'être apportés sur le point suivant. Le parc logistique portuaire est situé sur sa partie Ouest en bordure du canal de la Robine, site classé et inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Si l'étude d'impact évoque le projet d'extension de ce site classé qui va interférer avec le périmètre du parc, elle ne fait pas référence à la zone sensible de ce site classé qui englobe une grande partie du parc, sauf la plateforme Nord. A ce titre, une réflexion plus poussée devrait être menée quant à l'insertion paysagère du parc, et en particulier, il faudrait s'assurer de la compatibilité du projet avec le canal de la Robine.

Avis

Par courrier reçu le 28 juin 2012, vous m'avez transmis, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de permis d'aménager concernant l'aménagement de la plateforme Nord du parc logistique portuaire de Port-La-Nouvelle

Il s'agit d'un avis simple qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il vise en particulier à éclairer le public, ainsi que les autorités décisionnaires.

Il est à joindre au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il doit également être publié sur le site Internet de la commune de Port-La-Nouvelle et sur celui de la DREAL.

1. Présentation du projet

Ce projet d'aménagement, d'environ 26 ha, se situe au Nord-Est de la zone portuaire actuelle de Port-La-Nouvelle.

Il fait partie d'un programme de travaux qui se décompose en plusieurs opérations, dont la réalisation sera échelonnée dans le temps : tout d'abord, la phase terrestre (aménagement du parc logistique portuaire) et, ensuite, la phase maritime (aménagement de l'avant-port).

La phase terrestre se décompose elle-même en deux étapes : la réalisation de la plateforme Nord, objet du présent permis d'aménager, puis l'aménagement du reste du parc logistique portuaire à l'Ouest sur environ 80 ha.

Le projet de plateforme Nord sera, lui-même, réalisé en deux temps : une phase provisoire (réalisation des travaux strictement nécessaires au démarrage des chantiers) et une phase définitive (réalisation des travaux strictement nécessaires aux activités de la plateforme Nord).

La plateforme Nord a pour objectif de recevoir des activités industrielles liées à l'activité portuaire, le reste du parc étant, lui, plutôt dédié à des activités logistiques et de services portuaires.

Le dossier mentionne que la plateforme Nord est compatible avec le Plan d'Occupation des Sols actuellement en vigueur sur la commune et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Narbonnaise.

Cependant, pour la deuxième tranche du parc logistique portuaire, le Plan Local d'Urbanisme en cours d'élaboration devra modifier les zonages actuels, afin d'en permettre la réalisation. Le SCOT de la Narbonnaise, en l'état, ne permet pas non plus la réalisation de cette deuxième tranche, car elle entraîne la création de plus de 50 000 m² de surface plancher (seuil imposé par le SCOT sur cette commune).

2. Cadre juridique

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité environnementale donne son avis sur le dossier, comprenant l'étude d'impact, dans les deux mois suivant sa réception, soit au plus tard le 28 août 2012. Le présent avis devra être transmis au pétitionnaire.

L'étude d'impact porte sur la totalité du parc logistique portuaire (100 ha), permettant ainsi d'avoir une vision d'ensemble et une analyse globale de l'opération terrestre. L'avis de l'autorité environnementale porte, lui, uniquement sur la plateforme Nord (26 ha), sujet du permis d'aménager déposé.

3. Enjeux du territoire identifiés

Les principaux enjeux identifiés sont :

–le milieu naturel, dû à la situation du projet dans un contexte riche sur le plan naturaliste, avéré par plusieurs zonages environnementaux présents sur le périmètre du projet ou à proximité immédiate : ZNIEFF de type 1 et 2 (Zone Naturelle d'Inventaire Faunistique et Floristique), sites Natura 2000 au titre de la directive oiseaux et habitats, Parc Naturel Régional de la Narbonnaise

en Méditerranée, Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie, zone RAMSAR relative aux zones humides ;

–les risques naturels et technologiques, liés respectivement à la localisation du site dans une zone soumise à un aléa submersion marine, et à la présence d'établissements industriels classés SEVESO situés au Sud-Ouest de la plateforme Nord ;

–le paysage, lié à la situation particulière du site entouré par les lagunes et salines, la Méditerranée et la Réserve Régionale de Sainte-Lucie ;

–les nuisances ayant un impact sur la santé et la desserte du site.

4. Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus par l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Est également présente l'étude de faisabilité prévue par l'article L.128-4 du code de l'urbanisme « sur les potentialités de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération ».

L'étude d'impact gagnerait en clarté en présentant successivement et séparément le contenu de l'état initial du site, des effets du projet sur l'environnement et des mesures proposées.

Par ailleurs, il aurait été utile de regrouper au sein d'un seul tableau de synthèse l'analyse des effets du projet sur le milieu naturel, en indiquant par habitat /espèce les impacts bruts hiérarchisés, les mesures d'atténuation, les impacts résiduels hiérarchisés, les mesures compensatoires et, enfin, la nécessité d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

S'agissant du résumé non technique, on note favorablement qu'il est assorti d'illustrations (plans de localisation et d'occupation des sols de la zone, cartographies des enjeux naturalistes, plan de l'aménagement prévu mais non légendé et trop petit). Cependant, l'état initial du site et de son environnement mériterait d'être précisé dans le résumé, en particulier concernant les risques naturels et industriels, les flux et déplacements, la gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales, ainsi que le phasage des travaux.

Dans la partie « Raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu », trois schémas d'intention issus de la phase de diagnostic sont présentés, ainsi que trois schémas d'aménagement issus de la phase d'études préalables, mais sans aucune explication. Le dossier aurait utilement dû exposer la démarche suivie, comparer les différentes variantes, et surtout argumenter le choix de la variante retenue. En effet, bien que le caractère portuaire du projet rende difficile la recherche de localisation alternative, il serait souhaitable d'explicitier les choix opérés en termes de parti d'aménagement pour prendre en compte les enjeux environnementaux.

5. Prise en compte de l'environnement dans le projet

5.1. Milieu naturel

5.1.1. Analyse de l'état initial du site

On note favorablement qu'une quarantaine de sorties de terrain ont été effectuées entre fin avril 2009 et fin août 2011 couvrant ainsi l'ensemble du cycle annuel et les différents groupes faunistiques, avec un intérêt particulier pour l'avifaune, vu la situation du projet. La zone d'étude prospectée correspond à la surface totale du parc logistique portuaire (100 ha).

L'étude d'impact conclut valablement que le site d'étude présente des enjeux pour la préservation du patrimoine naturel :

- les habitats naturels recensés sur le parc sont principalement identifiés comme des zones humides ; nombreux sont d'intérêt communautaire, dont trois sont qualifiés de prioritaires ;
- s'agissant de la flore observée, trois espèces sont protégées sur le plan national, deux à enjeu

fort et le Grand Statrice à enjeu très fort présent en grand nombre et un peu partout sur le site d'étude ;

- parmi les quatre reptiles et les quatre amphibiens contactés, sont protégés sur le plan national trois espèces d'amphibiens et les quatre espèces de reptiles, dont deux à enjeu modéré, le Psammodrome algire et la couleuvre de Montpellier ;
- pour les oiseaux, le site d'étude représente un secteur favorable à une avifaune riche et diversifiée, essentiellement constituée d'espèces protégées. Il est utilisé aussi bien comme zone d'alimentation et de reproduction d'espèces patrimoniales, que comme halte migratoire ou lieu d'hivernage. Il est précisé que le site d'étude et sa périphérie, en créant ainsi une continuité écologique, constitue une zone de première importance pour la conservation de l'avifaune littorale et migratrice.

On note favorablement qu'une cartographie, associée à une hiérarchisation des enjeux, est fournie dans l'étude d'impact pour les habitats, les espèces floristiques et faunistiques observées, ainsi que pour la synthèse des enjeux naturalistes. Il apparaît ainsi que la zone présentant globalement l'enjeu écologique le plus fort se concentre au niveau de la plateforme Nord, périmètre du projet.

5.1.2. Effets du projet sur l'environnement

S'agissant des habitats naturels, l'étude d'impact conclut à juste titre que le parc va détruire l'ensemble des zones humides présentes sur le périmètre du projet, dont des habitats naturels d'intérêt communautaire.

Au titre de Natura 2000, l'étude d'incidences précise que les impacts seront forts sur les habitats naturels de la Zone Spéciale de Conservation « Complexe lagunaire de Bages-Sigean ».

Par ailleurs, la zone située au nord de l'emprise portuaire existante constitue une zone tampon entre le port, d'une part, et la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie et les sites Natura 2000, d'autre part. Cette zone permet actuellement d'atténuer les impacts des activités portuaires sur la réserve et les sites Natura 2000. L'aménagement de la plateforme Nord va détruire en partie cette zone tampon et, par conséquent, augmenter les risques d'impact sur les espaces naturels protégés situés au Nord.

En ce qui concerne la flore, l'étude d'impact conclut que le projet induira la destruction des espèces végétales protégées présentes sur la plateforme Nord. L'impact est qualifié de fort.

Quant à la faune, l'étude d'impact conclut que les habitats favorables à l'avifaune, aux reptiles et aux amphibiens seront détruits par le projet, et que les individus seront dérangés, éventuellement détruits en phase de travaux.

Au titre de Natura 2000 sur les oiseaux, l'étude d'incidences précise que l'impact est considéré comme fort sur certaines espèces, avec destruction de leurs habitats de reproduction et très faible report possible sur les milieux environnants. Par contre, il est évalué comme faible à moyen pour d'autres espèces, lié à la destruction de leurs habitats d'hivernage et de halte migratoire et au report possible sur d'autres milieux bien représentés. Le risque de dérangement et de collision est, lui, qualifié de moyen.

Le dossier constate que le projet peut avoir des effets significatifs sur les sites Natura 2000 pour les oiseaux « Etangs du Narbonnais » qui borde le projet au Nord, « Etang de la Palme » situé au Sud de la commune de Port La Nouvelle, et le site en mer « Côte Languedocienne ».

S'agissant des chauves-souris, l'étude d'incidences Natura 2000 souligne que les effets de l'aménagement seront modérés sur les espèces ayant justifié la désignation des Zones Spéciales de Conservation « Complexe lagunaire de Bages-Sigean » et « Complexe lagunaire de la Palme ».

L'autorité environnementale considère que l'analyse des impacts reste trop générale, et mériterait d'être précisée. En effet, il n'y a pas de réflexion par espèce et les démonstrations ne sont pas assez convaincantes. Les inventaires naturalistes réalisés, pourtant disponibles et suffisants, auraient dû être exploités de manière plus poussée.

En ce qui concerne les impacts en phase d'exploitation, l'étude note que le flux touristique estival présent entre le projet et la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie pourrait déranger une partie de l'avifaune et les reptiles.

Par ailleurs, la fragmentation des populations pourrait être accentuée du fait de l'augmentation de l'artificialisation du milieu, de la surélévation du site et de la mise en place de clôtures.

L'éclairage de la plateforme Nord pourrait également générer une pollution lumineuse néfaste aux déplacements de certaines espèces, et dérangement pour les oiseaux nichants, hivernants ou en halte migratoire à proximité du site.

Les incidences du bruit et de la luminosité, en particulier sur les zones d'hivernage, auraient mérité une analyse plus poussée, de même pour l'influence du remblai de 2 mètres prévu.

Enfin, le dossier évalue à juste titre le risque potentiel de destruction d'individus protégés et d'habitats nécessaires au bon accomplissement des cycles biologiques, et conclut sur la nécessité d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

5.1.3. Mesures proposées

L'étude d'impact souligne à juste titre que des mesures d'évitement sont impossibles, dû aux enjeux répartis sur tout le périmètre de la plateforme Nord et la difficulté à modifier l'emprise du projet, vu sa situation enclavée et son objectif.

On note avec satisfaction que des mesures de réduction sont envisagées en phase de travaux, telles que le suivi écologique du chantier, un calendrier de travaux défini en fonction des périodes de reproduction de l'avifaune et un piquetage avant travaux, afin de délimiter les emprises et de respecter les habitats naturels situés autour, ainsi que les stations végétales.

Cependant, l'autorité environnementale relève que les mesures de réduction proposées sont insuffisantes, car elle se limitent à la phase de chantier, d'autant plus que des incidences significatives ont été relevées sur les sites Natura 2000 pour les oiseaux et les habitats, et que la liste des espèces protégées relevant potentiellement d'une demande de dérogation est longue (de nombreux oiseaux, trois amphibiens, quatre reptiles, et trois espèces floristiques).

Le dossier conclut à juste titre qu'après la mise en oeuvre des mesures prévues, un impact résiduel demeurera, qualifié de fort pour les habitats naturels, la flore, les oiseaux, les amphibiens, et de modéré pour les reptiles.

Au titre de Natura 2000, l'étude d'incidences souligne que les impacts sur les habitats naturels de la Zone Spéciale de Conservation « Complexe lagunaire de Bages-Sigean » ont été réévalués à un niveau moyen. Cependant, elle ne conclut pas sur l'absence ou non d'incidences notables, ce qui constitue une lacune. Il en est de même concernant les chauve-souris. Par contre, il est précisé que des effets significatifs subsistent sur les trois sites Natura 2000 pour les oiseaux. A ce titre, en cas d'impact résiduel significatif dommageable, une information à la Commission Européenne est nécessaire.

Le dossier constate qu'à ce stade des mesures compensatoires sont nécessaires.

S'agissant des habitats naturels, l'étude d'impact indique que les zones humides détruites seront compensées à hauteur de 200%, conformément au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Bassin Rhône Méditerranée. Toutefois, l'absence de définition de mesures compensatoires ne permet pas de garantir à ce stade la compatibilité du projet avec le SDAGE.

Pour la flore, il est envisagé une transplantation du Grand Statice ou une recolonisation spontanée au niveau de l'aménagement paysager sous forme de talus prévu en bordure Nord de la plateforme Nord.

En ce qui concerne les oiseaux, l'étude d'impact précise que le maître d'ouvrage souhaite en partie inclure la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie dans les mesures de compensation vis-à-vis de ces espèces. Ces mesures pourraient effectivement être envisagées en complément d'autres mesures à préciser.

Quant aux autres groupes faunistiques, le dossier renvoie à la compensation mise en oeuvre pour les habitats naturels, qui permettra d'offrir des habitats d'espèces favorables aux espèces impactées.

L'autorité environnementale constate que les mesures compensatoires envisagées sont, en l'état, insuffisantes, parce qu'elles ne touchent que la flore et en partie l'avifaune, et ne sont pas décrites, que ce soit pour la destruction de zones humides, pour la destruction d'espèces protégées ou au

titre de Natura 2000. Même si ces mesures devaient être précisées ultérieurement dans le cadre de ces autres procédures, elles devraient faire l'objet d'une description dans l'étude d'impact. Or, le dossier souligne uniquement que la recherche de mesures compensatoires est en cours, qu'un appel d'offres est lancé et s'appuie sur un engagement écrit du maître d'ouvrage, en date du 06/04/2012, à compenser les impacts du projet relatifs à la destruction de zones humides, d'espèces et d'habitats d'espèces.

On note favorablement qu'une mesure d'accompagnement est proposée : il s'agit de la création d'une transition paysagère à portée écologique, à savoir un aménagement paysager sous la forme de talus et de terrasses, situé en bordure Nord de la plateforme Nord à l'interface avec la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie. Cependant, cette mesure aurait utilement dû faire l'objet d'une description plus poussée, et d'une justification en termes d'efficacité pendant la phase travaux et exploitation.

5.2. Risques naturels et technologiques

5.2.1. Risques naturels

L'étude d'impact précise que la plateforme Nord est sujette à un aléa de submersion marine pris en compte dans le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de la Berre approuvé le 15/11/2007 : elle se situe en majeure partie dans la zone Ri3.M.

Le dossier rappelle bien les dispositions du PPRI qui s'appliquent sur cette zone, en termes de travaux, de constructibilité, de règles de construction et de mesures de prévention. Ainsi, compte tenu que ce projet peut être considéré comme une urbanisation en continuité de l'existant, il ressort que les nouvelles constructions sont autorisées sous réserve que :

- les terrains concernés soient au préalable remblayés à la cote 2,00 m NGF minimum et que l'absence d'impact sur l'urbanisation existante soit démontrée ;
- les planchers se situent à une cote de +0,40 m minimum au-dessus du terrain aménagé.

L'étude d'impact signale que le projet prévoit un remblaiement jusqu'à la cote de 2,00 m NGF, et conclut avec satisfaction qu'il est à ce titre compatible avec le PPRI existant.

Cependant, l'étude d'impact devait intégrer les dispositions liées à la future révision du PPRI, afin d'anticiper la gestion du risque d'inondation et d'assurer la pérennité des infrastructures. En effet, un aléa de submersion marine à échéance 100 ans (aléa 2100) sera à prendre en compte. Cet aléa est déterminé à partir du niveau marin de référence, auquel est ajoutée une élévation du niveau marin à horizon 2100, dû au changement climatique. Dans le cas présent, cet aléa 2100 est de +2,40m NGF. Il conviendra de s'assurer que ces nouvelles dispositions seront également prises en compte dans le cadre des futurs permis de construire des bâtiments. En particulier, outre le respect des cotes de plancher, les futures constructions devront prévoir la réalisation d'une zone de refuge permettant l'évacuation vers l'extérieur des personnes pouvant se trouver dans chaque bâtiment.

Du point de vue hydro-sédimentaire et du risque d'érosion, la zone d'implantation du projet est une zone sensible présentant d'ores et déjà des problèmes d'érosion du littoral dans sa partie émergée et immergée. L'étude d'impact permet de conclure que le projet ne fera qu'aggraver la situation : ce point mériterait d'être complété, en identifiant précisément les mesures de suivi et d'accompagnement pérennes qui devraient être mises en place. De plus, l'analyse de l'évolution sédimentaire du secteur de Port-La-Nouvelle serait à étendre à l'échelle infra-régionale Cap Leucate – Cap d'Agde.

Par ailleurs, l'analyse des conditions océanographiques s'appuie sur des études datant de 1984. Il conviendrait de rechercher des données plus actuelles (atlas hydro-dynamique du littoral du Languedoc-Roussillon, par exemple) pour asseoir la crédibilité de la description d'un état initial de l'environnement en 2011.

L'étude d'impact précise également qu'un ouvrage de soutènement à la cote de +3m NGF sera construit du côté de la mer. On peut regretter que la validation des caractéristiques de cet ouvrage soit renvoyée à des études géotechniques en cours et à une étude spécifique prévue.

Par ailleurs, on note avec satisfaction que l'efficacité de l'ouvrage face à la houle est testée au regard d'un événement d'occurrence centennale. Cependant, le comportement de l'ouvrage en cas de défaillance (de grande ampleur et plus locale caractérisée par une apparition de brèches) devrait être aussi étudié.

Le dossier indique que l'ouvrage n'aura aucun impact sur le transit sédimentaire littoral. Cette démonstration mériterait d'être reprise en prenant en compte :

- les éléments actualisés et fiabilisés relatifs à la dynamique sédimentaire du secteur,
- au-delà du transit littoral, les dynamiques sédimentaires, notamment éoliennes, à l'oeuvre sur ce secteur.

S'agissant de la stabilité de la plateforme Nord, l'étude d'impact renvoie à des études géotechniques en cours. On peut regretter que ce point ne soit pas traité plus en amont, préalablement au remblaiement.

De plus, il serait nécessaire de préciser l'origine des matériaux utilisés pour le remblaiement, et de s'assurer que les ressources seront suffisantes pour couvrir les besoins.

5.2.2. Risques technologiques

L'étude d'impact souligne que la plateforme Nord se trouve en bordure d'un site industriel présentant des risques technologiques majeurs, dus à la présence de cinq établissements industriels soumis à la directive SEVESO. Il est précisé qu'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), prescrit en juin 2010, est en cours d'élaboration. D'ores et déjà, un porter à connaissance (PAC) de l'Etat a été établi en avril 2010 pour prendre en compte le risque technologique. Le dossier rappelle bien les recommandations définies pour chaque zone d'aléa identifiée, et comporte une superposition de la cartographie des aléas technologiques avec le périmètre de la plateforme Nord.

Le projet prévoit une nouvelle infrastructure routière reliant la plateforme Nord à l'avenue Adolphe Turrel avec un raccordement à l'Ouest de la parcelle appartenant à Frangaz, située majoritairement en zone d'aléa très fort (TF+/TF), soit le niveau d'aléa le plus élevé. Ce niveau correspond aux effets les plus graves pour la vie humaine (létaux) avec un cumul de probabilité d'accidents non négligeable. Cette nouvelle voie de circulation est donc contraire aux exigences du PAC. En effet, il ne permet pas, pour cette zone d'aléa, la construction de nouvelles voies de circulation, destinées à la desserte d'une nouvelle zone. Une réflexion devrait être menée, afin de rechercher des solutions alternatives pour positionner cette voie dans une zone d'aléa moins élevé, éventuellement en envisageant une évolution du document d'urbanisme.

Par ailleurs, le dossier montre que la voie d'accès pour les travaux se situe également en zone d'aléa maximal (TF+/TF). Il s'agit du changement d'affectation de la voie existante d'accès non carrossée entre les clôtures d'EPPLN (ex-Total) et de France Agrimer, destinée à l'heure actuelle uniquement aux pompiers comme accès de secours en cas d'intervention. Ce principe est admissible en phase de travaux, sous réserve que les mesures d'ores et déjà envisagées, à savoir :

- une signalisation adaptée et une limitation d'accès, afin de réduire les risques d'accidents sur l'ensemble du chantier ;
- des feux tricolores aux deux extrémités du tronçon, afin de réduire le risque de collision ;
- aucun stockage possible dans cette zone,

soient complétées au titre de la prévention du risque technologique pendant le déroulement des travaux. Il serait en effet nécessaire de s'assurer de l'évaluation des personnes exposées au risque léthal, de la formation aux risques des personnels qui circuleront et travailleront dans ces zones exposées et de la gestion des situations d'urgence en cas de déclenchement d'un plan de secours.

De plus, le dossier reste imprécis quant au devenir de la voie d'accès située entre EPPLN et France Agrimer. Ce point mériterait d'être clarifié, sachant que la pérennisation d'un trafic sur cette voie ne serait pas acceptable tant vis-à-vis de la sécurité des usagers, que pour les risques induits sur les installations industrielles. Il conviendrait aussi de ne pas générer de nouveaux trafics

étrangers à la desserte de ces établissements existants par un bouclage circulaire de cette voie avec d'autres voies d'accès.

Il conviendrait donc de distinguer clairement, d'une part les phases transitoires de chantier pour lesquelles l'exposition aux risques est limitée dans le temps et des mesures peuvent être mises en œuvre pour évaluer et limiter les risques (mesures à compléter), d'autre part les phases pérennes post-aménagement pour lesquelles les règles et les usages liés à la connaissance du niveau des risques doivent impérativement s'appliquer.

Par ailleurs, l'étude d'impact souligne que l'implantation des activités nouvelles pourra potentiellement augmenter le risque technologique, mais que le respect de la réglementation, imposé par le PPR, permettra de réduire ce risque. Elle précise que le choix d'implantation des activités nouvelles sera fait compte tenu des risques industriels existants et du risque nouveau potentiel lié aux futures activités. Cependant, il apparaît que la pointe Sud-Ouest du périmètre de la plateforme Nord est incluse en zone d'aléa maximal TF+/TF. Il serait souhaitable que les plans d'aménagement fournis dans l'étude d'impact montrent qu'il n'y aura pas de construction dans cette zone d'aléa, conformément aux préconisations du PAC.

5.3. Paysage

L'étude d'impact conclut à juste titre que la plateforme Nord entourée immédiatement par la réserve de Sainte-Lucie au Nord, la zone dunaire et la plage à l'Est, la zone portuaire au Sud et des lagunes et salines à l'Ouest, présente une richesse paysagère, malgré sa proximité avec les infrastructures portuaires existantes.

Il est précisé que le projet va modifier la composition du paysage, en induisant un impact paysager fort sur l'environnement. De plus, les perceptions paysagères de la zone depuis les sites autour seront radicalement différentes.

On note que des principes d'aménagements paysagers sont proposés, en particulier le long de la plage. Un photomontage a également été réalisé pour simuler l'aménagement paysager prévu.

5.4. Nuisances ayant un impact sur la santé - Desserte du site

S'agissant de l'état initial de l'environnement sanitaire de la plateforme Nord, l'analyse des nuisances sonores et olfactives serait à développer. La qualité de l'air du site n'est pas abordée, par manque de mesures disponibles sur la zone du projet et d'étude sur le port. Il aurait été pourtant utile de connaître le niveau de base, notamment concernant la qualité de l'air sur cette zone.

L'étude santé mériterait d'être approfondie.

Tout d'abord, la partie identification des dangers reste trop générale dans l'ensemble.

Ensuite, on peut regretter que l'analyse des impacts se limite essentiellement à la phase chantier, la nature des activités qui s'implanteront sur le site n'étant pas indiquée dans l'étude d'impact. Le dossier conclut valablement que les nuisances attendues liées à la phase travaux auront un impact temporaire et faible sur les populations riveraines, dans la mesure où il n'y a pas d'habitations à proximité du site. Par contre, des impacts peuvent exister sur les personnes qui travaillent à proximité du site (essentiellement sur la zone portuaire/industrielle existante) et celles qui se rendent à la plage. Les mesures proposées semblent néanmoins de nature à limiter les nuisances éventuellement générées.

Quant aux impacts en phase exploitation, l'étude ne relève que ceux liés à une hausse du trafic routier (estimé à 100 véhicules légers et 600 poids lourds) sur la voie d'accès à la plateforme Nord. L'étude d'impact souligne, à ce titre, qu'un recalibrage des voies et accès est prévu, ainsi que la réorganisation du réseau routier au sein du parc, afin de tenir compte de cette augmentation du trafic routier.

En ce qui concerne la qualité de l'air, l'étude santé précise qu'aucun risque particulier supplémentaire n'a été recensé vis-à-vis des émissions de poussières, et l'incidence est qualifiée

de faible. Toutefois, le dossier en l'état n'évalue pas le réel impact, la nature des futures activités n'étant pas connue.

Par ailleurs, on note favorablement qu'une évaluation de l'exposition des populations aux différentes nuisances a été menée. Cependant, elle souffre du manque de caractérisation de l'état initial et des impacts.

L'étude santé conclut que l'analyse des dangers ne fait pas ressortir de danger significatif particulier pour la santé humaine. Toutefois, le dossier en l'état n'en fait pas la démonstration, en particulier pendant la phase exploitation.

S'agissant de la desserte de la plateforme Nord, l'étude d'impact mentionne qu'il existe un unique point d'entrée situé au Sud-Ouest de la zone portuaire pour des flux multiples, qui permet d'accéder aussi bien au site du projet, à l'activité industrielle et portuaire, qu'au centre ville, à la plage ou au site de Sainte-Lucie. Ce point d'entrée est donc, à l'heure actuelle, un espace de circulation intense et peu sécurisé, dans la mesure où il accueille à la fois des voitures, des poids lourds et des deux roues. En particulier, l'accès au site du projet qui dessert l'activité industrielle et portuaire, permet aussi un accès à la plage. Poids lourds, voitures et vélos se partagent donc cette route, très fréquentée en été.

On note avec satisfaction qu'une séparation physique des flux portuaire/industriel et touristique est prévue, afin de sécuriser les déplacements : la voie touristique (pour la plage et le site de Sainte-Lucie) est ainsi envisagée sur le chemin de Sainte-Lucie à l'extrême Ouest du site, le long du canal de la Robine.

6. Programme de travaux

L'autorité environnementale note que l'étude d'impact comporte bien une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux (phase terrestre et maritime). Cette analyse appelle les remarques suivantes.

6.1. Aménagement terrestre

En ce qui concerne le paysage, l'étude souligne que le périmètre du parc logistique portuaire borde, sur sa partie Ouest, le canal de la Robine, site classé et inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, et interfère avec le projet d'extension de ce site classé. En effet, il est prévu que les tables salantes situées rive gauche du canal de la Robine et incluses dans l'emprise du parc soient également protégées.

Par ailleurs, une grande partie du parc, sauf la plateforme Nord, est située dans la zone sensible du site classé du canal de la Robine. Ce point est absent de l'étude.

A ce titre, les impacts paysagers sur le canal de la Robine doivent être maîtrisés, et l'enjeu est de trouver le juste compromis qui permettra l'extension du port, tout en respectant la qualité du canal de la Robine.

On note avec satisfaction que trois scénarios d'aménagement paysager le long du canal de la Robine sont présentés, et un photomontage a été réalisé pour simuler l'aménagement paysager prévu. Cependant, ces propositions de mesures mériteraient d'être plus réfléchies et argumentées, afin de s'assurer que le parc ne portera pas atteinte au canal de la Robine.

Des principes d'aménagements paysagers sont également proposés sur la bordure Nord du parc, le long de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie. Un photomontage a été réalisé pour simuler l'aménagement paysager prévu. La perception paysagère du parc depuis la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie est d'autant plus importante à considérer, que la topographie de ce site est faible.

S'agissant du milieu naturel, la deuxième tranche du parc logistique portuaire présente un enjeu écologique moins fort que la plateforme Nord. Cependant, l'analyse des impacts devra être approfondie par espèce, et les mesures compensatoires envisagées devront être décrites. On note favorablement qu'une mesure d'évitement est proposée. En effet, la zone d'emprise du parc sera réduite sur environ 2,6 ha, afin de préserver une partie d'un habitat naturel d'intérêt communautaire et une station de Grand Statice, espèce floristique protégée.

Concernant les risques technologiques, le dossier montre que des parcelles à lotir (B4, B8, A12, A5) sont prévues en zone d'aléa fort (F+). Cependant, cette zone est interdite de construction, conformément aux préconisations du PAC.

Quant aux transports de marchandises générés par le programme de travaux à l'échelle régionale et inter-régionale, ils ne sont pas abordés : l'augmentation du trafic maritime est évoquée, mais pas l'augmentation du trafic terrestre.

6.2. Aménagement maritime

En ce qui concerne l'aménagement maritime, l'identification des impacts dans le cadre de l'étude présentée est réalisée au niveau de la définition d'un programme. Elle vise seulement à cerner les impacts potentiels qui devront être décrits et analysés en détail dans le cadre des études ultérieures une fois le projet définitivement défini et optimisé.

S'agissant des effets du programme de travaux sur le milieu naturel, on note avec satisfaction que l'analyse s'est attachée à identifier les éventuelles relations fonctionnelles entre les deux types de milieux concernés (terrestre et maritime), dans la mesure où certaines espèces impactées peuvent avoir un cycle de vie en partie terrestre et en partie maritime. Cependant, les impacts en phase travaux sont qualifiés de modérés, et aucune mesure n'est envisagée.

De même, une approche globale des incidences Natura 2000 sera à réaliser sur le programme de travaux, afin d'apprécier les effets cumulés des deux projets (terrestre et maritime) sur les sites Natura 2000, et en particulier les sites marins.

Il est souligné dans l'analyse que des inventaires naturalistes marins devront être réalisés sur une zone d'étude plus large que l'emprise du projet, afin de préciser les impacts des travaux sur l'écosystème marin.

L'analyse évoque que la construction des ouvrages en mer nécessite l'acheminement sur le site d'un volume inconnu de matériaux à déterminer, soit par des moyens terrestres, soit par des moyens maritimes. L'impact des besoins en matériaux pour les aménagements portuaires devrait être apprécié.

L'impact du projet maritime sur les flux sédimentaires et l'érosion de la côte est qualifié de faible. Ce point n'est pas démontré. Le projet d'avant-port, de part l'importance de ses caractéristiques géométriques, dans une zone sensible sur le plan de la dynamique sédimentaire pourrait avoir un impact significatif sur les caractéristiques hydromorphologiques du littoral. Seules des études très détaillées à conduire à la bonne échelle spatiale permettront de caractériser l'importance de l'impact.

Pour le Préfet et par délégation,

L'Adjoint au Directeur Régional
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement
Languedoc-Roussillon

Michel GAUTIER

