



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale

Préfet de région

**Projet de travaux d'aménagement du bassin aux vracs liquides et
môle Masselin du port de Sète
présentée par le Conseil Régional Languedoc-Roussillon**

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

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

N° : 2013-000904

Avis émis le 29 JAN. 2014

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02
www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Monsieur le Préfet de l'Hérault
Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement Languedoc
Roussillon
Service Nature
Division Police des eaux Littorales

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LR – Service Aménagement / Division
Évaluation Environnementale**

Rédacteur de l'Avis : Pierre DROSS

pierre.dross@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 29/11/2013, 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 travaux d'aménagement du bassin aux vracs liquides et môle Masselin du port de Sète déposé par Conseil Régional Languedoc-Roussillon.

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

La DREAL Languedoc-Roussillon a accusé réception du dossier en date du 29/11/2013.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 29/01/2014.

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

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

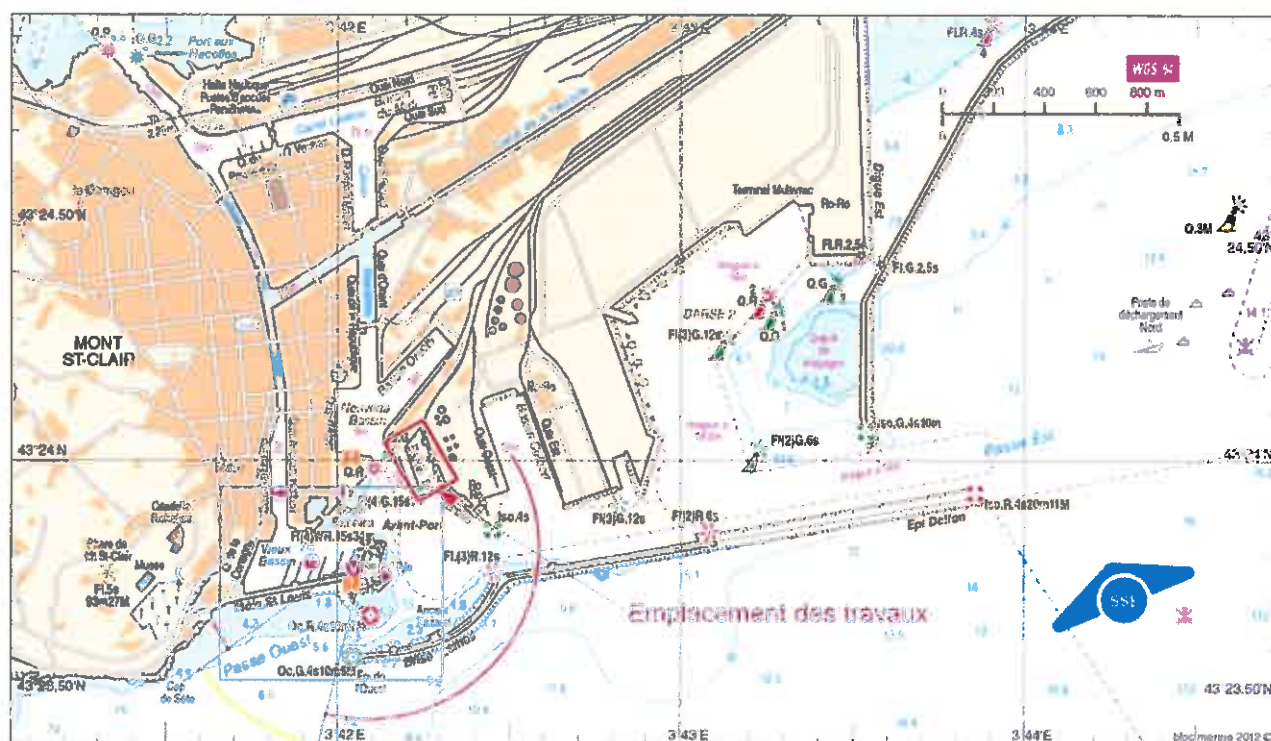
Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

La Région Languedoc Roussillon souhaite étendre et moderniser son « pôle passagers » qui comprend actuellement une gare maritime et des installations de contrôle de police et douane situées au nord du Bassin Orsetti et deux postes à quai, dans ce bassin, destinés à l'accueil de navires de moins de 190 mètres de long. L'augmentation du trafic déjà constatée et le besoin d'accueil de navires de plus de 190 mètres de long ont déjà conduit à l'utilisation d'un autre quai.

Le projet d'ensemble prévoit, à terme, la construction d'une nouvelle gare maritime et des espaces de pré-embarquement et d'embarquement, ainsi que la création d'un nouvel accès routier sur la route de Montpellier, l'accès actuel vers le centre-ville étant réservé aux passagers piétons et aux employés et, dans une première étape, la reconstruction du môle Masselin pour créer deux nouveaux postes à quai permettant d'accueillir des navires de 190 à 220 mètres de long.

La demande d'autorisation présentée porte uniquement sur la création de ces deux nouveaux postes à quai, de part et d'autre du Môle Masselin, anciennement utilisé pour le chargement et le déchargement de marchandises liquides par pompage, qui constitue la limite ouest d'un bassin dit « aux vracs liquides », anciennement dénommé « Bassin aux pétroles ». Le projet comprend la reconstruction du Môle, très dégradé, sur ses deux faces, la construction d'un nouveau quai vertical au fond du bassin « aux vracs liquides », la mise en place des dispositifs d'amarrage nécessaires et des postes de chargement et déchargement des véhicules routiers, dits postes « Ro-Ro » pour « Roll on, Roll off ».



2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité Environnementale

Les travaux maritimes prévus sont susceptibles d'avoir des effets sur le milieu aquatique du fait de la mise en suspension des sédiments portuaires ou du déversement d'effluents ou de béton ; ces effets se feront sentir dans le port, mais peuvent aussi influencer sur la qualité des eaux de l'étang de Thau, milieu naturel très sensible et support d'activités économiques de pêche et conchyliculture, puisque le port permet les échanges d'eau entre l'étang et la mer.

En exploitation, le principal enjeu est la sécurité des passagers du fait de la proximité avec les produits dangereux transportés ou stockés sur le port de commerce et avec les activités à risque.

3. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

Conformément à l'article R.214-6 du code de l'environnement concernant la procédure d'autorisation dite « loi sur l'eau », l'étude d'impact comporte bien les éléments constitutifs d'une étude des incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques et sur les zones « Natura 2000 ».

En particulier, le dossier comporte les éléments suffisants sur la qualité des sédiments portuaires, la qualité des eaux du port et les peuplements des habitats d'espèces naturelles que recèle le port pour évaluer les effets directs des travaux sur ces espèces et les risques d'effets, éventuellement plus éloignés du site des travaux, du fait de la mise en suspension des sédiments.

L'étude décrit bien les effets directs du projet sur les peuplements benthiques mais se contente d'affirmer que l'augmentation de la turbidité, du fait des travaux, sera très limitée dans l'espace et dans le temps.

Elle indique, dans l'évaluation des incidences sur les sites « Natura 2000 », que l'augmentation de la turbidité est un facteur de déséquilibre du Site d'Intérêt Communautaire (SIC) des « Herbiers de l'étang de Thau », désigné en application de la directive européenne pour la protection des habitats naturels, mais ne conclut pas sur le risque d'incidences sur ce site. On peut supposer que ce risque est faible du fait de la distance de 4 kilomètres depuis l'emplacement des travaux, mais le dossier aurait dû l'analyser.

Des éléments de réponse existent manifestement mais ils ne semblent pas avoir été exploités : le chapitre concernant l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus mentionne, très justement, deux projets de construction de quais dans la darse n°2 du port de Sète qui ont fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale : la création du quai H, destiné à l'accueil de navires portes-conteneurs de 260 mètres de long, doit être réalisée prochainement, mais les travaux de prolongement du quai J, destiné à accueillir des navires desservant les activités agro-alimentaires, ont été réalisés et le dossier indique que le nuage turbide a été limité et que les risques d'effets sur l'étang de Thau étaient nuls. Le chapitre sur l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet ne mentionne pas l'exploitation des résultats des suivis qui ont dû être réalisés lors de ces travaux. L'exploitation de ces résultats, même si les opérations ne sont pas de même nature que les travaux du môle Masselin, permettrait probablement d'étayer l'affirmation du dossier sur la limitation, dans l'espace et le temps, du panache turbide et de conclure sur le risque d'incidences sur le SIC des « Herbiers de l'étang de Thau ».

Même si l'analyse des impacts a été réalisée sur la base d'études préliminaires ne décrivant pas précisément les méthodes qui seront utilisées pour les travaux, les effets de travaux maritimes sont assez bien connus pour que les hypothèses retenues, pour les effets directs de travaux, soient crédibles.

4. Articulation des travaux du môle Masselin avec le projet d'ensemble

Dans la partie description du projet (page 50), l'étude d'impact présente l'ensemble des aménagements nécessaires à la réalisation d'une nouvelle gare maritime, en y incluant les travaux du môle Masselin. Cette présentation laisse supposer que l'opération globale constitue un programme fonctionnel, ce qui aurait nécessité d'intégrer, dès l'étude d'impact des travaux du môle Masselin, une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Mais suite à une discussion avec le maître d'Ouvrage, il s'avère que les travaux du môle Masselin se justifient par l'augmentation du trafic déjà constatée et qui conduit à l'utilisation d'un autre quai de manière temporaire ; ils sont donc à considérer de manière indépendante avec les aménagements nécessaires à la réalisation d'une nouvelle gare maritime. L'autorité environnementale invite le Maître d'Ouvrage à, d'une part, apporter ces éléments de précision dans le dossier pour la bonne information du public, et, d'autre part, réaliser le moment venu une étude d'impact prenant en compte l'ensemble des travaux nécessaires à la réalisation d'une nouvelle gare maritime.

5. Sécurité des passagers et des exploitants

Bien que la sécurité des passagers et des exploitants ne fasse pas partie des éléments qui sont exigés pour une évaluation des effets du projet au titre de la loi sur l'eau, la sécurité d'utilisation et d'exploitation des installations fait partie des éléments sur lesquels doit porter l'étude d'impact.

Le dossier signale que le plan des servitudes d'utilité publique du Plan Local d'Urbanisme de Sète fait apparaître une servitude liée au passage d'un gazoduc qui affecte l'emplacement de la gare maritime actuelle et le projet futur. Ce gazoduc ayant été démantelé, il y a lieu d'apporter ce complément d'information dans le dossier.

S'agissant du bassin « aux vracs liquides » qui borde le môle Masselin reconstruit, l'étude d'impact indique qu'il n'accueille plus de trafic d'hydrocarbures ni de céréales – deux produits à risques forts pour la sécurité – mais qu'il continuera néanmoins à accueillir des trafics de marchandises liquides (dont huiles, lubrifiants et autres produits chimiques), sans préciser si ces activités présentent un danger pour les transports de passagers qui seront conduits à s'en approcher. Une appréciation de la sécurité d'exploitation serait bienvenue en se basant sur l'inventaire des risques liés aux installations qu'a réalisé le port de Sète.

6. Conclusion

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier avant l'enquête publique par :

- des précisions quant à l'articulation des travaux du môle Masselin avec les aménagements nécessaires à la réalisation d'une nouvelle gare maritime ;
- une analyse des résultats des suivis de diffusion du panache turbide réalisés lors des travaux de prolongement du quai J destinée à vérifier l'affirmation du dossier sur le caractère limité du panache turbide lors de tels travaux et le risque éventuel d'effet sur la qualité des eaux de l'étang de Thau ;
- une appréciation du danger résiduel résultant du maintien d'un trafic de marchandises liquides à proximité des transports de passagers qui accosteront au môle Masselin.

Pour le Préfet et par délégation,

La Directrice Régionale Adjointe
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon

Annie VIU

