



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale **Préfet de région**

**Projet d'aménagement du parc logistique portuaire
à Port-la-Nouvelle (11)
présenté 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° : 2014-001200

055/15

Avis émis le

13 FEV. 2015

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'Aude

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**

Contact : Isabelle JORY

isabelle.jory@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 16/12/2014 pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier d'enquêtes publiques concernant l'aménagement du parc logistique portuaire à Port la Nouvelle, déposé par le Conseil Régional Languedoc-Roussillon. L'avis de l'Autorité environnementale porte sur la procédure d'autorisation Loi sur L'Eau du projet. L'Ae Préfet de département est également saisie au titre des procédures de déclaration de projet portant mise en compatibilité du SCOT de la Narbonnaise et du PLU de Port-La-Nouvelle.

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 16/02/2015.

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'enquêtes publiques. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL 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 l'amélioration de sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Programme d'aménagement



Résumé de l'avis

L'aménagement de la plate-forme Nord et du parc logistique portuaire s'étend sur environ 100 ha au nord 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 : la phase terrestre par l'aménagement du parc logistique portuaire et la phase maritime par aménagement de l'avant-port. La phase terrestre se décompose elle-même en deux étapes : la réalisation de la plate-forme Nord, puis l'aménagement du reste du parc logistique portuaire à l'Ouest sur environ 80 ha qui nécessitera la mise en compatibilité avec le plan local d'urbanisme et le schéma de cohérence territoriale de la Narbonnaise.

Le présent avis de l'Autorité environnementale est rendu au titre de la procédure d'autorisation Loi sur l'eau.

En 2012, l'Ae s'est prononcée sur le dossier de permis d'aménager. Elle relève que le projet a évolué favorablement dans la prise en compte de l'environnement.

Le résumé non technique mériterait d'être complété.

L'autorité environnementale note avec satisfaction que l'étude rend compte de la façon dont les préoccupations environnementales naturalistes, paysagères et en matière de risques ont conduit au choix du site (également favorisé par une réserve foncière d'une centaine d'hectares), au parti d'aménagement qui présente le moins d'impacts environnementaux et le plus favorable en matière de desserte ferroviaire et routière malgré un coût plus élevé. Elle aurait souhaité qu'au regard des enjeux environnementaux l'étude présente un bilan des avantages et des inconvénients du projet issus des échanges du débat public.

Le site est concerné par des enjeux naturalistes forts concentrés sur la plate-forme nord, liés à la présence des zones humides du complexe lagunaire des étangs de la Narbonnaise, des enjeux élevés de conservation de la flore (Grand Statice et l'Euphorbe péplis protégées), de la faune composée de nombreux oiseaux pour la plupart protégés qui utilisent l'ensemble du site en reproduction, nidification ou territoire de chasse, des chauves-souris qui chassent sur le territoire du fait de la situation entre deux zones Natura 2000 riches de ces espèces, et aussi des reptiles et amphibiens.

L'étude démontre valablement l'impact voire la destruction de plus des ¾ des milieux humides présents sur le périmètre du projet et la perte de leur fonctionnement écologique, la destruction des espèces végétales et la perte de leurs habitats, et pour la faune, le dérangement, la destruction directe d'individus en phase travaux et la dégradation de leurs habitats (fragmentation accrue) lors des phases de travaux et d'exploitation, la perturbation de l'équilibre biologique notamment par le report des espèces d'oiseaux sur des zones proches. L'Ae relève favorablement la prise en compte des effets indirects du projet sur les habitats par l'augmentation de la surface d'habitat à considérer selon les espèces.

De plus, l'étude souligne que l'aménagement va réduire la zone située au nord de l'emprise portuaire actuelle qui limite les impacts des activités entre le port et la réserve naturelle régionale de sainte Lucie et les sites Natura 2000. Elle identifie des effets significatifs sur certaines espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés.

Compte tenu des variantes d'implantation et d'aménagement très limitées, l'étude ne propose pas de mesures d'évitement. Des mesures de réduction sont prévues en phase travaux. L'étude souligne des impacts résiduels modérés à fort ce qui atteste, en l'état, de leur insuffisance pour réduire les effets. Formellement, elle rappelle que la nécessité d'informer la Commission Européenne sur les effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des sites Natura 2000 devrait figurer dans l'étude. Elle souligne qu'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées a fait l'objet d'avis favorables sous condition du Conseil National de la Protection de la Nature.

Les informations sur la compensation définies dans le dossier de dérogation ont vocation à être actualisées dans l'étude d'impact (surface globale retenue et superficies des habitats d'oiseaux impactés ; suivi de la qualité de l'eau de la Robine dont la durée sera fonction des résultats et des effets du projet).

Dans la mesure où le dossier indique que des zones humides seront détruites, que des espèces protégées seront impactées et que l'impact est significatif sur les sites Natura 2000, l'étude a, sur la base de critères écologiques et fonciers, notamment identifié la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie pour la mise en œuvre de mesures compensatoires appropriées en faveur de la faune et de la flore. L'Ae juge l'analyse pertinente.

Sur les anciens salins, il est notamment prévu la remise en eau de la partie sud (favorable aux oiseaux), avec pompage dans la canal de la Robine. L'Ae encourage la poursuite du dispositif de suivi de la qualité de l'eau (sel et présence de cadmium) au-delà d'une année, ce qui permettra de juger de la nécessité de rechercher d'une solution alternative à ce prélèvement.

Sur la plage et les anciens salins, les mesures visant la suppression de la circulation motorisée sur la plage de la Veille-Nouvelle, la création d'un nouvel accès et aires de stationnement accompagné d'une gestion de la fréquentation et la surveillance renforcée des espaces naturels apparaissent de nature à réduire les altérations sur le milieu. L'Ae recommande la mise en œuvre de ces mesures avant le début des travaux.

L'étude prévoit, en application du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône Méditerranée la compensation des zones humides (82,6 ha) détruites à hauteur de 200 %, soit 165,2 ha, réalisée pour plus du tiers sur la réserve naturelle et le reste sur le lido de Sète. L'Ae juge le choix pertinent et recommande de fixer la localisation dans le cadre de l'autorisation.

La totalité du périmètre du projet s'inscrit dans une zone d'aléa fort de submersion marine, et les extrémités sud-est et nord-est de la plate-forme nord sont incluses dans la zone d'action mécanique des vagues. De plus, l'étude permet de conclure que le projet aggravera le risque d'érosion du littoral. En protection du parc contre les risques de submersion, il est prévu au nord de la digue nord du port de Port-la-Nouvelle, un ouvrage de soutènement de la plate-forme nord. Le dimensionnement de l'ouvrage de soutènement de la plate-forme est adapté à la configuration actuelle du site (port actuel) et aux éléments de connaissance (aléa érosion) ou de doctrine (submersion marine) actuels. Dans l'hypothèse d'un agrandissement de l'avant-port, une augmentation de l'aléa érosion est attendue ; le dimensionnement de l'ouvrage de soutènement mais surtout la largeur et la hauteur de la plage devant l'ouvrage seront à étudier dans le cadre de l'étude d'impact du nouvel avant-port.

Le projet se situe à proximité de 5 établissements industriels à hauts risques classés SEVESO. Le périmètre du parc interfère avec les 4 zones (2 d'interdiction dont 1 d'interdiction stricte et 2 zones d'autorisation) du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). En phase chantier, les accès semblent localisés en dehors de la zone d'interdiction stricte. Une carte superposant les zones d'aléas technologiques avec le périmètre du parc aurait utilement permis de l'attester. En phase d'exploitation le plan de masse permet de vérifier que l'ensemble des infrastructures de dessertes sont exclues de ce zonage. Le respect des obligations du PPRT permettra de réduire le risque et des mesures de prévention sont envisagées.

Le projet va renforcer le caractère industriel du site et des incidences sur les paysages d'intérêt local qui font l'objet de mesures de protection sont attendues. L'Ae recommande de porter une attention particulière aux aménagements paysagers prévus en limite nord du parc, le long de la réserve naturelle de Sainte-Lucie et en bordure de l'aire de stationnement prévue au lieu-dit « La Campagne ».

Le parc se situe en grande partie dans la zone sensible du Canal de la Robine et dans l'environnement immédiat de l'île de Sainte-Lucie, site inscrit. L'Ae souligne l'obligation de maîtriser les impacts paysagers sur la Robine, site classé et inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO tout en prenant en compte les contraintes du projet d'extension portuaire. Elle observe positivement la prise en compte des observations du pôle de compétence du canal du midi du département de l'Aude dans le scénario d'aménagement tout en recommandant d'améliorer l'insertion paysagère du projet en covisibilité du canal de la Robine.

En ce qui concerne les nuisances ayant un impact sur la santé, l'Ae relève les points suivants : la caractérisation de l'état initial de la qualité de l'air est réalisée de façon satisfaisante et les résultats sont inférieurs aux seuils réglementaires ; Une étude spécifique des effets sur la santé humaine montre l'absence de danger significatif particulier et des mesures de réduction des nuisances en phase travaux sont proposées. L'Ae relève que les entreprises devront étudier les répercussions de leur activité sur la santé des populations. Une simulation des impacts liés au bruit en phase travaux et exploitation basée sur une augmentation prévisionnelle du trafic a été menée.

Le site présente une circulation intense de tous types de véhicules. L'Ae note favorablement qu'une séparation physique des flux portuaire/industriel et touristique est prévue, et un recalibrage des voies de circulation afin de sécuriser les déplacements. L'Ae recommande de s'assurer que le chemin de halage le long du canal de la Robine permette pour les voitures un accès adapté à la plage. De plus, en vue de créer une plate-forme multimodale, il est prévu de renforcer l'accessibilité du parc par raccordement à la ligne ferroviaire Paris/Port-Bou.

Une appréciation des impacts de l'ensemble du programme est présentée. Elle cible à juste titre les liens fonctionnels pour les espèces entre les milieux terrestre et maritime. En phase travaux le niveau d'impact jugé modéré devrait conduire à proposer des mesures appropriées. En phase d'exploitation l'Ae recommande d'apprécier les effets cumulés des deux projets maritime et terrestre sur les sites Natura 2000. Il est valablement précisé que l'évaluation des incidences Natura 2000 ne se limitera pas à l'emprise du projet. Également, l'impact du projet maritime sur la dynamique sédimentaire est qualifié de faible, ce qui ne peut être affirmé en l'état actuel de la définition du projet et en l'absence, à ce stade, d'études détaillées. L'analyse des effets du programme de travaux sera plus détaillée lors des demandes d'autorisation concernant la réalisation du projet d'avant-port.



Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

Le projet d'aménagement du parc logistique portuaire s'étend sur environ 100 ha au Nord de la zone portuaire actuelle de Port-la-Nouvelle.

Il s'inscrit dans un programme de travaux constitué de plusieurs opérations, dont la réalisation sera échelonnée dans le temps : d'une part, la phase terrestre (aménagement du parc logistique portuaire à proprement parler) et d'autre part, la phase maritime (aménagement de l'avant-port, afin de pouvoir accueillir des navires de dimensions plus importantes).

La phase terrestre se décompose elle-même en deux étapes :

- la réalisation de la plateforme Nord sur environ 20 ha, pour laquelle un premier permis d'aménager a déjà été délivré suite à l'avis de l'autorité environnementale datant du 28/08/2012 ; L'Autorité environnementale souligne l'évolution favorable du dossier.
- l'aménagement du reste du parc logistique portuaire sur environ 80 ha à l'Ouest en partie sur les terrains des anciens salins, qui devra faire l'objet d'un autre permis d'aménager.

Le dossier précise que cette seconde phase, indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble du parc (notamment en matière de sécurité, de desserte et de bouclage ferroviaire) est en principe prévue après la réalisation de l'avant-port.

Ce parc a pour objectif d'accueillir des activités industrielles et logistiques liées à l'activité portuaire, afin de répondre à un manque de place. Plus précisément, la plateforme Nord est plutôt destinée à recevoir des activités industrielles de stockage ou de transformation en lien avec le trafic vrac liquide du port (hydrocarbures, alcools, liquides alimentaires, chimie ...). Sur le reste du parc, il est prévu l'accueil d'activités logistiques en lien avec les autres trafics portuaires (vracs solides, colis lourds ...).

Le dossier mentionne que la plateforme Nord est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuellement en vigueur sur la commune et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Narbonnaise. En effet, il s'agit de parcelles à l'heure actuelle constructibles situées en zone AUK du PLU, zone à urbaniser industrialo-portuaire.

Cependant, pour la deuxième tranche du parc logistique portuaire, le PLU devra modifier les zonages actuels (en partie des zones naturelles), 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). A ce titre, une procédure de mise en compatibilité du projet avec le SCOT et le PLU est réalisée dans le cadre d'une déclaration de projet. Il est à noter que l'enquête publique liée à cette procédure sera conjointe à celle menée au titre de la procédure d'autorisation Loi sur l'Eau du projet.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae

Les principaux enjeux identifiés sont :

- le milieu naturel, du fait de 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'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique), sites Natura 2000 au titre de la directive oiseaux et habitats, Réserve Naturelle Régionale (RNR) de Sainte-Lucie, Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée ;
- les risques naturels et technologiques, liés respectivement à la localisation du site dans une zone soumise à un aléa de submersion marine, et à la présence d'établissements industriels classés SEVESO à proximité immédiate ;
- le paysage, lié à la situation particulière du site en bordure immédiate du canal de la Robine, site classé et inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, et entouré par l'étang de Bages et de Sigean, la mer Méditerranée, ainsi que la RNR de Sainte-Lucie ;
- les nuisances ayant un impact sur la santé (en particulier, les nuisances sonores et la pollution de l'air) ;
- la desserte du site.

3. Qualité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

L'étude de faisabilité prévue par l'article L.128-4 du code de l'urbanisme « *sur les potentialités de développement en énergies renouvelables ...* » a déjà été réalisée sur le parc logistique portuaire dans le cadre du dossier de demande de permis d'aménager portant sur la plateforme Nord. Il aurait été utile d'actualiser cette étude datant de mai 2012.

L'Ae constate que le dossier a été séparé en plusieurs sous-dossiers ou tomes, ce qui favorise une appropriation plus aisée. Cependant, ce choix de mise en forme peut être à l'origine de redites (ce qui est le cas pour la partie sur le paysage) ou au contraire d'absence de points importants. En effet, la description du projet au sein de l'étude d'impact devrait comprendre une présentation générale du projet et de son contexte, notamment la présentation du programme de travaux et de la phase maritime, ainsi que les objectifs et la superficie du projet. Or, ces éléments ne figurent que dans le préambule (Tome 1 du dossier d'enquêtes publiques). Il serait nécessaire de reprendre ces points dans l'étude d'impact ou à défaut de renvoyer au contenu du préambule.

Par ailleurs, le plan de masse du projet, bien qu'en format A3, ne permet pas une lecture facile des légendes, car elles apparaissent trop petites et floues.

S'agissant plus particulièrement du volet naturaliste de l'étude d'impact, l'Ae relève la qualité satisfaisante de ce document. Une quarantaine de sorties de terrain ont été effectuées entre fin avril 2009 et fin août 2011, ce qui a permis de couvrir l'ensemble du cycle annuel et les différents groupes faunistiques, avec un intérêt particulier pour l'avifaune, vu la situation du projet. Une cartographie, associée à une hiérarchisation des enjeux, a été réalisée pour les habitats, ainsi que pour les espèces floristiques et faunistiques observées. Il aurait été pertinent que la synthèse des enjeux naturalistes fasse également l'objet d'une cartographie, d'autant plus qu'un tel document figure au sein du résumé non technique.

En ce qui concerne l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres « projets connus » non encore réalisés mais rendus publics (qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ou d'un document d'incidences et d'une enquête publique au titre de la Loi sur l'Eau), elle ne porte que sur des projets connus éventuels dont la période de travaux se déroulerait en même temps que celle du projet. L'Ae relève que cette analyse ne doit pas se limiter aux effets potentiels cumulés en phase travaux, mais prendre en compte également les effets potentiels cumulés en phase exploitation des différents projets, tels que les nuisances sur la santé, la fragmentation et la consommation d'espaces naturels, la perte d'habitats, la modification des paysages ...

Quant à la justification du projet, le dossier motive le choix du site de Port-la-Nouvelle pour implanter le projet de parc logistique portuaire, par la présence d'une réserve foncière d'environ 100 ha (propriétés du maître d'ouvrage) à proximité immédiate de la zone portuaire existante et du futur port.

L'étude d'impact met également en avant les conclusions du débat public qui a eu lieu au premier trimestre 2013 et qui portait essentiellement sur la phase maritime du programme d'aménagement : il en ressort qu'un consensus existe sur la nécessité de faire évoluer et d'agrandir le port de Port-la-Nouvelle. A ce titre, il aurait été pertinent que le maître d'ouvrage présente un bilan détaillé des avantages et des inconvénients du projet, au regard des enjeux environnementaux dont parmi ceux cités lors du débat, l'articulation avec la Réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie adjacente, les échanges entre la mer et l'étang de Bages-Sigean, les processus hydro-sédimentaires ou la préservation des espèces.

S'agissant plus particulièrement du parti pris d'aménagement, l'Ae note favorablement que la démarche d'évolution du plan d'aménagement est exposée depuis l'étude de diagnostic et d'inventaires menée de septembre 2010 à janvier 2011, jusqu'aux avant-projets de 2011 et 2012, en passant par les études d'urbanisme, paysagères et environnementales réalisées de février à juin 2011. A chacune de ces étapes, est présenté le schéma d'aménagement correspondant, ainsi que les grands principes associés.

Le dossier décrit ensuite les trois variantes étudiées du plan d'aménagement retenu, puis les compare sur la base de critères environnementaux (biodiversité, paysage et risques technologiques notamment), fonctionnels (gestion des différents flux) et économiques (coût de construction et d'exploitation). Il en ressort que la variante choisie est celle qui présente le moins d'impact au regard des enjeux environnementaux, la plus favorable en termes de gestion des flux. En effet, cette variante prévoit une implantation des voies de desserte interne ferroviaires et routières plus éloignée des zones de danger du projet de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). En particulier, la voie ferrée est prévue sur toute la bordure Nord du parc, ce qui favorise une interface paysagère adaptée avec la RNR de Sainte-Lucie. La variante retenue permet également de mieux gérer les flux routiers et ferroviaires par des croisements limités entre eux, et d'envisager une desserte du projet de port. Par contre, elle présente un coût plus élevé, dans la mesure où

les tracés des voies de desserte interne consommeront de l'espace foncier qui ne sera plus disponible à la vente.

L'Ae considère qu'une réflexion satisfaisante a été menée, afin d'explicitier les choix opérés en termes de parti d'aménagement pour prendre en compte les enjeux environnementaux, le caractère portuaire du projet rendant difficile la recherche de localisation alternative.

Par ailleurs, l'Ae relève avec satisfaction que des modalités de suivi des mesures proposées et de leurs effets sont définies, telles que le suivi global du chantier incluant un encadrement écologique et une surveillance des niveaux sonores, ainsi que la réalisation d'un suivi annuel sur 30 ans de l'efficacité des mesures compensatoires écologiques proposées. Des opérations périodiques de maintenance et d'entretien des ouvrages aménagés pour la gestion des eaux pluviales (bassins de rétention et réseau pluvial) sont également envisagées. S'agissant plus particulièrement du rejet prévu des eaux pluviales dans le canal de la Robine, il est souligné qu'un suivi spécifique de l'impact potentiel de ce rejet sera mis en place, notamment sur la qualité des sédiments du canal.

En ce qui concerne le résumé non technique, l'Ae note favorablement qu'il est bien illustré par la présence de cartes, de photos, d'esquisses et de plans. Cependant, afin de permettre une bonne prise de connaissance globale du sujet par le public, il mériterait d'être complété, actualisé ou précisé sur les points suivants :

- il serait utile de présenter de manière synthétique la réflexion menée sur les partis pris d'aménagement, l'évaluation des incidences Natura 2000, l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres « projets connus », la présentation des méthodes utilisées, ainsi que l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux ;
- s'agissant du paysage, il serait nécessaire d'indiquer la situation particulière du projet incluse en grande partie dans la zone sensible du site classé du canal de la Robine ;
- il conviendrait également d'actualiser les éléments concernant le PPRT ;
- la construction de l'ouvrage de soutènement de la plateforme Nord, ainsi que les effets et les mesures associés devrait être évoquée ;
- les mesures compensatoires vis-à-vis du milieu naturel, juste citées ici, gagneraient à être décrites rapidement et illustrées si besoin ;
- il serait judicieux d'actualiser le contenu du résumé non technique avec les addendums fournis sur les campagnes complémentaires de mesures du bruit et de la qualité de l'air.

A l'inverse, certaines parties pourraient être raccourcies ou simplifiées, par exemple l'articulation du projet avec les autres plans, schémas ou programmes, ainsi que la présentation de la compensation par fonctionnalité des zones humides. De même, pour les différentes espèces floristiques et faunistiques identifiées, le résumé non technique gagnerait en lisibilité en ne présentant qu'un seul tableau de synthèse regroupant les impacts bruts et résiduels, les mesures proposées et la nécessité de demander une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

4. Prise en compte de l'environnement

4.1. Milieu naturel

4.1.1. Analyse de l'état initial du site

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

- le site s'inscrit dans le complexe lagunaire des étangs de la Narbonnaise : les habitats naturels recensés sur le parc sont principalement identifiés comme des zones humides (82,6 ha), dont neuf présentent un enjeu local de conservation important, en particulier les fourrés et pelouses halophiles, les lagunes méditerranéennes et les dunes mobiles embryonnaires ; nombreux sont d'intérêt communautaire, dont deux sont qualifiés de prioritaires, les lagunes côtières et les steppes salées méditerranéennes ;
- s'agissant de la flore observée, sept espèces sont protégées, dont deux à enjeu fort : le Grand Statice (espèce abondante localement, présente un peu partout sur la plateforme Nord et concentrée plutôt sur les bordures du reste du parc logistique), et l'Euphorbe péplis ;
- le site d'étude représente un secteur favorable à une avifaune riche et diversifiée, essentiellement constituée d'espèces protégées présentant un enjeu local de conservation. Il est utilisé aussi bien comme zone d'alimentation et de reproduction, 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 ;
- parmi les reptiles et les amphibiens contactés, sont protégées sur le plan national les quatre espèces d'amphibiens et cinq espèces de reptiles, dont trois à enjeu modéré, le Psammodrome algire, la Couleuvre à échelons et le Léopard catalan ;

– s'agissant des chauves-souris, le dossier indique que la zone du projet offre très peu de potentiels de gîtes et qu'aucun élément ne fait office de corridor de transit. Par contre, ce secteur présente un intérêt comme zone de chasse, d'autant plus qu'il se situe entre deux sites Natura 2000 connus pour leur richesse vis-à-vis de ces espèces. Ainsi, il est à noter la présence fortement potentielle de plusieurs espèces de chauves-souris caractérisées par un enjeu important (Minioptère de Schreibers, Grand Rhinolophe et Petit Murin), ainsi que la présence avérée de la Pipistrelle pygmée à enjeu modérée.

Il est indiqué que la zone présentant globalement l'enjeu écologique le plus fort se concentre au niveau de la plateforme Nord, excepté pour les oiseaux où les enjeux se répartissent plus sur l'ensemble du site.

4.1.2. Effets du projet

S'agissant des habitats naturels, l'étude d'impact conclut à juste titre que le parc va impacter l'ensemble des zones humides présentes sur le périmètre du projet, soit directement par destruction pour la majorité d'entre elles (77,6 ha), soit indirectement par perte de leur fonctionnalité écologique du fait d'un isolement géographique.

Au titre de Natura 2000, l'étude d'incidences précise que plusieurs habitats d'intérêt communautaire seront détruits en partie, mais qu'en raison de l'absence de lien fonctionnel, les impacts sont considérés comme non significatifs sur les habitats naturels ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 au titre de la directive habitats, proches du projet.

Par ailleurs, il est précisé que la zone située au Nord de l'emprise portuaire existante constitue une zone tampon entre le port d'une part, et la RNR de Sainte-Lucie et les sites Natura 2000 d'autre part. Cette zone a un rôle significatif à l'heure actuelle, dans la mesure où elle permet d'atténuer les impacts des activités portuaires sur la réserve et les sites Natura 2000. Le dossier conclut à juste titre que l'aménagement du parc logistique va réduire en grande 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 souligne valablement que le projet induira la destruction des espèces végétales protégées présentes sur le site, ainsi que la perte de leurs habitats. L'impact est qualifié de fort sur le Grand Statice et l'Euphorbe péplis.

Quant aux espèces faunistiques, le dossier indique que les impacts du projet seront le dérangement d'individus en phase travaux et exploitation, la destruction directe d'individus en phase travaux, ainsi que la perte et la dégradation de leurs habitats en phases travaux et exploitation.

Les impacts en phase travaux sont jugés significatifs sur les amphibiens, les reptiles et les oiseaux nicheurs. Il est souligné que la fragmentation des habitats d'espèces déjà importante sur le secteur 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'étude d'impact précise que, dans le cas des oiseaux, les effets du projet ne se limitent pas strictement à sa zone d'emprise. En effet, la perte d'habitats pour certaines espèces va entraîner un report obligatoire sur des zones favorables proches, ce qui aura pour conséquence une perturbation de l'équilibre biologique existant à l'heure actuelle (augmentation de la compétition entre espèces et au sein d'une même espèce, ainsi que surexploitation potentielle de certains espaces). De plus, l'Ae relève avec satisfaction qu'afin de prendre en compte les effets indirects du projet, la surface d'habitat d'espèce impactée a été augmentée en y intégrant une bande tampon de 100 m ou de 30 m selon les espèces d'oiseaux considérées.

Par ailleurs, l'éclairage du parc en phase exploitation pourrait également générer une pollution lumineuse néfaste aux déplacements de certaines espèces, et déranger pour les oiseaux nicheurs, hivernants ou en halte migratoire à proximité du site, ainsi que pour certaines chauves-souris telles que le Grand Rhinolophe et Petit Murin.

L'Ae partage l'ensemble de ces constats.

Au titre de Natura 2000 sur les oiseaux, l'étude d'incidences précise que l'impact est considéré comme fort à modéré sur certaines espèces, en raison de la destruction partielle de leurs habitats de reproduction et de la faible possibilité de report en dehors des zones favorables proches déjà utilisées. Par contre, l'impact est évalué comme faible à moyen pour d'autres espèces, lié à la destruction partielle de leurs habitats d'hivernage et de halte migratoire. Le risque de dérangement lié au bruit et le risque de collision sont, eux, qualifiés de moyen. Les effets de la pollution lumineuse sur la reproduction et la migration des oiseaux sont également évoqués. Le dossier conclut valablement que le projet aura, avant la mise en oeuvre de mesures de réduction, des effets significatifs sur certaines espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 au titre de la directive 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 ».

Il serait judicieux d'évaluer également les impacts potentiels du flux touristique estival qui sera présent entre le projet et la RNR de Sainte-Lucie, dans la mesure où il peut être à l'origine de dérangement pour une partie de l'avifaune et les reptiles.

4.1.3. Mesures proposées

L'étude d'impact souligne à juste titre que des mesures d'évitement sont difficilement envisageables, en raison :

- des enjeux répartis sur une grande partie du périmètre du site ;
- de la difficulté à modifier l'emprise du projet, vu sa situation enclavée, sa nature et son objectif ;
- de la nécessité de disposer de la totalité de l'emprise du projet pour les aménagements prévus, notamment pour l'implantation des voies de desserte interne (routière et ferroviaire) en dehors des cercles de danger imposés par le PPRT.

Il est également précisé que le Conseil Régional, à travers l'acquisition de la RNR de Sainte-Lucie, avait choisi de limiter l'extension portuaire.

L'Ae relève avec satisfaction que des mesures de réduction sont envisagées en phase travaux, telles que l'adaptation du calendrier des travaux en fonction des périodes sensibles des espèces faunistiques à enjeu, et la mise en place d'une barrière de chantier en bordure Nord de la zone d'emprise du projet, afin de protéger les zones à enjeux forts (RNR de Sainte-Lucie) situées à proximité immédiate du site et d'éviter l'intrusion, au sein du périmètre du parc, d'espèces faunistiques en provenance de la RNR avec le risque éventuel de destruction d'individus.

De plus, le projet prévoit de limiter et d'adapter l'éclairage prévu sur le parc en phase exploitation, notamment au Nord du périmètre en bordure de la RNR de Sainte-Lucie, afin de réduire les effets potentiellement négatifs d'une pollution lumineuse vis-à-vis des oiseaux nicheurs, hivernants ou en halte migratoire sur ce site, ainsi que vis-à-vis de certaines chauves-souris.

Afin de limiter les risques de pollution accidentelle des milieux, une aire de stockage des matériaux et des produits potentiellement polluants sera installée à l'écart du milieu récepteur en phase travaux. En phase exploitation, les eaux lessivées seront collectées par un réseau de noues vers les bassins de rétention, incluant des systèmes de dépollution par sédimentation et passage dans un déshuileur, ainsi que la mise en place d'un by-pass fonctionnant avec des vannes pour isoler le bassin éventuellement pollué.

Le dossier conclut à juste titre qu'après la mise en oeuvre des mesures de réduction prévues, des impacts résiduels d'un niveau modéré à fort demeurent. En effet, soit certaines espèces ne bénéficient d'aucune mesure (la flore, ainsi que les oiseaux en recherche alimentaire et en halte migratoire), soit les mesures proposées ne sont pas suffisantes en l'état pour réduire le niveau des effets identifiés.

Au titre de Natura 2000 plus particulièrement, l'étude d'incidences conclut valablement que des impacts résiduels importants persistent pour cinq oiseaux. L'Ae s'interroge sur le cas du Pipit rousseline non pris en compte à ce stade, en raison d'un impact brut qualifié de faible (cf. p.98 de l'étude). Pourtant, l'impact brut avait été précédemment qualifié de fort (cf. p.88 de l'étude) sur cet oiseau ayant justifié la désignation d'un site Natura 2000 étudié. Ce point mériterait d'être clarifié.

De plus, le dossier aurait dû indiquer qu'une information à la Commission Européenne était nécessaire, lorsque des effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des sites Natura 2000 subsistent, ce qui est le cas ici.

Par ailleurs, le dossier évalue le risque potentiel de destruction d'individus protégés et d'habitats nécessaires au bon accomplissement des cycles biologiques, et conclut clairement sur la nécessité d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. L'ensemble des espèces floristiques et faunistiques identifiées sur le site est concerné, excepté pour certaines espèces d'oiseaux qui survolent très ponctuellement la zone d'emprise du projet ou pour d'autres oiseaux migrateurs qui peuvent se reporter facilement sur des habitats favorables proches. Le dossier de demande de dérogation a été déposé et transmis à la DREAL pour avis avant l'examen par le Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier constate valablement qu'à ce stade des mesures sont nécessaires pour compenser la destruction d'espèces protégées, la destruction de zones humides, ainsi qu'au titre de Natura 2000.

Une analyse comparative pertinente, basée sur des critères écologiques et fonciers, a été menée sur douze sites pré-identifiés susceptibles d'accueillir des mesures compensatoires liées au projet. Cinq sites ont ainsi été retenus : les anciens salins et la frange dunaire de Sainte-Lucie, les salins et marais dunaires de Lapalme, les anciens salins de l'Etang de Campagnol, Les Coussoules et le lido de Sète. Ensuite, chacun de ces sites a été expertisé sur la base de critères jugés appropriés, à savoir les résultats de l'étude naturaliste, la maîtrise du foncier, la proximité géographique, la faisabilité de la mise en oeuvre d'actions de restauration/gestion, ainsi que la vulnérabilité à l'érosion du littoral et à la submersion marine. Il en ressort valablement que le site le plus adapté est la RNR de Sainte-Lucie avec la mise en place du scénario suivant : d'une part, une remise en eau de la partie Sud du site associée à une gestion hydraulique adaptée, favorable aux oiseaux et d'autre part, une évolution naturelle de la partie Nord favorable, elle, aux enjeux floristiques. Le dossier rappelle par ailleurs que la création de la RNR a été faite pour protéger un espace

naturel remarquable, mais aussi pour permettre la mise en oeuvre de mesures compensatoires liées au futur projet d'extension portuaire de Port-la-Nouvelle.

L'étude d'impact présente les mesures compensatoires proposées au sein de la RNR et de ses abords, en faveur des enjeux faunistiques et floristiques : l'Ae les juge appropriées dans l'ensemble tant au niveau qualitatif que quantitatif. Cependant, il conviendrait que le contenu de l'étude d'impact soit mis à jour par rapport à celui du dossier de dérogation (surface globale de compensation finalement retenue et prise en compte des bandes tampon définies dans les surfaces d'habitat d'espèces d'oiseaux impactées)

- sur les anciens salins : mise en oeuvre d'une gestion, d'aménagements et d'actions en faveur notamment de certaines espèces d'oiseaux ; il s'agit en particulier d'une gestion hydraulique selon le scénario cité précédemment à partir d'un pompage dans le canal de la Robine. L'Ae note favorablement qu'il est prévu des suivis de la qualité de l'eau de la Robine, ainsi que des suivis de la qualité des sédiments et des invertébrés dans les zones remises en eau. D'ores et déjà, les analyses réalisées pendant six mois au niveau de la prise d'eau envisagée montrent que les eaux sont salées et marquées en micro-polluants minéraux, notamment le cadmium. Le maître d'ouvrage précise que les seuils pris en compte pour les suivis, au-delà desquels la recherche d'une autre alternative de pompage sera étudiée, seront déterminés suite au suivi sur un an de la qualité de l'eau de la Robine, sans remise en eau des zones prévues. Il est souligné que l'alimentation en eau sera ensuite accompagnée d'une poursuite du suivi de la qualité de l'eau, dont la durée dépendra des résultats et de l'analyse des impacts. Ce point mériterait d'être mis à jour par rapport au contenu du dossier de dérogation, qui indique que la durée de cette expérimentation, sans remise en eau des zones prévues, a été étendue à plusieurs années, ce qui repousse la mise en oeuvre effective de cette mesure en 2017. L'Ae relève la pertinence de cette décision ;
- sur la plage et les anciens salins : mise en oeuvre d'une gestion en faveur de la faune et de la flore. En effet, il est prévu de supprimer la circulation des véhicules sur la plage de la Vieille-Nouvelle à l'origine d'altérations sur les habitats naturels présents, ainsi que sur la flore et la faune associées. A la place, un nouvel accès à la plage sera organisé avec l'aménagement de deux aires de stationnement et d'une voie les reliant dans l'emprise du projet. Une gestion de la fréquentation de ces sites (mise en défens de zones de nidification, création d'un sentier de découverte et de sensibilisation du public, réalisation et diffusion de supports d'information), ainsi qu'un renforcement de la surveillance de ces espaces naturels sont également envisagés ;
- dans l'emprise du projet et en dehors de la RNR : mise en oeuvre d'une gestion adaptée vis-à-vis de la flore protégée. En effet, il est prévu des opérations de transplantation et de réensemencement des espèces floristiques contactées sur le site du projet, en différents endroits : en bordure Nord du parc à l'interface avec la RNR de Sainte-Lucie (le long de la voie d'accès à la plage et aux abords du parking « La Campagne », à travers la réalisation d'un aménagement paysager), au sein de la RNR sur deux sites identifiés, ainsi que sur une zone rudérale au Sud-Ouest du parc.
Par ailleurs, il est à noter la mise en place de gîtes favorables aux reptiles et aux amphibiens, sous la forme de rochers ou de blocs isolés, dispersés au sein des talus de la frange paysagère du projet. L'Ae note favorablement que cet aménagement paysager, en jouant le rôle de bande tampon, permettra également d'atténuer les perturbations des travaux sur les espèces faunistiques présentes au sein de la RNR. Il serait donc nécessaire que cette mesure soit mise en place le plus tôt possible avant le début du chantier.

De plus, le dossier indique que le maître d'ouvrage propose une participation financière au futur Plan Régional d'Actions en faveur de l'Euphorbe pépilis dans le département de l'Aude.

Enfin l'étude d'impact souligne que le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées a fait l'objet d'avis favorables sous conditions du Conseil National de la Protection de la Nature dans les domaines faune et flore en dates du 08/10/2014 et du 16/09/2014.

Au titre de Natura 2000, le dossier aurait dû analyser plus précisément les effets spécifiques des mesures compensatoires proposées sur les oiseaux des sites Natura 2000 impactés.

S'agissant plus particulièrement des habitats naturels, l'étude d'impact indique à juste titre que les zones humides détruites (82,6 ha) seront compensées à hauteur de 200% (ce qui représente une superficie de 165,2 ha), conformément au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Rhône Méditerranée.

L'étude d'impact prévoit valablement de compenser une partie sur la RNR de Sainte-Lucie à hauteur de 62 ha. Pour le reste, il est envisagé deux sites, soit les anciens salins de l'Etang de Campagnol, soit le lido de Sète. Le dossier conclut que le site de Campagnol n'est pas adapté, dans la mesure où la mise en place d'un plan de gestion nécessiterait de longues phases de concertation, d'appropriation et de validation avec les multiples acteurs locaux incompatibles avec les délais liés au projet. A l'inverse, il est souligné valablement que le site du lido de Sète, bien qu'il soit situé dans un bassin versant différent de celui de Port-la-Nouvelle, est jugé pertinent. L'Ae note que ce site présente également un intérêt vis-à-vis de la faune et de la flore, et à ce titre complètera les mesures compensatoires proposées au sein de la RNR et de ses abords.

L'Ae recommande de fixer la localisation des mesures compensatoires dans le cadre de la décision d'autorisation.

4.2. Risques naturels et technologiques

4.2.1. Risques naturels

L'étude d'impact indique qu'à la suite de l'annulation en février 2013 par la cour administrative d'appel de Marseille du Plan de Prévention des Risques (PPR) Inondation de la Berre (approuvé le 15/11/2007) qui valait PPR Littoral, un nouveau PPR littoral est en cours d'élaboration. Il est précisé que dans ce cadre, un aléa de submersion marine à échéance 100 ans (aléa 2100) sera à prendre en compte, afin d'anticiper la gestion du risque d'inondation et d'assurer la pérennité des infrastructures. Cet aléa est déterminé à partir du niveau marin de référence, auquel est ajoutée une élévation du niveau marin à l'horizon 2100, dû au changement climatique. Dans le cas présent, cet aléa 2100 est fixé à +2,40 m NGF.

D'ores et déjà, un porter à connaissance (PAC) de l'Etat a été établi fin d'année 2012 pour prendre en compte le risque de submersion marine. Selon les cartographies des aléas reprises dans le dossier, il apparaît que la totalité du périmètre du projet s'inscrit dans la zone d'aléa fort, et que les extrémités Sud-Est et Nord-Est de la plate-forme Nord sont incluses dans la zone d'action mécanique des vagues. A ce titre, l'étude d'impact souligne que le parc portuaire étant un équipement lié à la mer, la prise en compte par le projet de l'aléa de submersion marine est possible, sous réserve que les premiers planchers des nouvelles constructions soient situés au-dessus de la cote 2,6 m NGF (niveau de l'aléa 2100 augmenté de 20 cm).

S'agissant de la dynamique hydro-sédimentaire et du risque d'érosion, l'Ae relève que 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. L'analyse de l'évolution sédimentaire du secteur de Port-La-Nouvelle a été réalisée valablement à l'échelle d'une zone d'étude qui s'étend de Cap Leucate à Narbonne plage, et présente les résultats de l'évolution du trait de cote de 1992 à 2011.

En protection du parc contre les risques de submersion, il est prévu au nord de la digue nord du port de Port-la-Nouvelle, un ouvrage de soutènement de la plateforme nord. Le dimensionnement de l'ouvrage de soutènement de la plate-forme est adapté à la configuration actuelle du site (port actuel) et aux éléments de connaissance (aléa érosion) ou de doctrine (submersion marine) actuels. Dans l'hypothèse d'un agrandissement de l'avant-port, une augmentation de l'aléa érosion est attendue ; le dimensionnement de l'ouvrage de soutènement mais surtout la largeur et la hauteur de la plage devant l'ouvrage seront à étudier dans le cadre de l'étude d'impact du nouvel avant-port.

L'étude d'impact indique valablement que des mesures de suivi de l'évolution du trait de côte sur plusieurs années seraient nécessaires, afin d'étudier l'évolution de la plage notamment dans la zone de construction de l'ouvrage de soutènement, et de proposer la mise en oeuvre de mesures correctives (par exemple, des rechargements ponctuels en sable ou l'implantation d'un brise-lame).

4.2.2. Risques technologiques

L'étude d'impact souligne que le projet 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. Un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), prescrit en juin 2010, est désormais approuvé. Le dossier reprend de façon complète, pour chacune des zones d'aléa identifiées (zone d'interdiction stricte R, zone d'interdiction r, zone d'autorisation B et zone d'autorisation b), les orientations prévues par le règlement du PPRT en termes de maîtrise de l'urbanisme futur. Il présente également une superposition de la cartographie des zones d'aléas technologiques avec le périmètre du parc logistique : il en ressort ainsi que le périmètre du parc interfère avec les quatre zones définies dans le projet de PPRT.

S'agissant de l'accès à la zone en phase chantier, l'étude d'impact indique que :

- pour la plateforme Nord, un accès sera créé dans la continuité de l'actuelle RD 703 (qui traverse d'Ouest en Est la zone portuaire en limite Sud) ;
- pour la réalisation des deux aires de stationnement, ainsi que de la voie les reliant et permettant d'accéder à la plage, les anciens chemins d'exploitation des salins seront utilisés ;
- pour le reste du parc logistique, l'accès se fera également à partir des anciens chemins d'exploitation des salins depuis l'actuelle RD 703.

D'après les deux cartes d'illustration du phasage des travaux présentes dans l'étude d'impact, il semble que ces différentes voies d'accès soient situées en dehors de la zone d'interdiction stricte R. La localisation à l'intérieur des autres zones d'aléa n'est pas problématique, dans la mesure où la construction d'infrastructures de transport pour des fonctions de desserte de la zone (ce qui est le cas ici) est autorisée. A

cé titre, une carte de superposition des voies d'accès au projet en phase travaux avec les quatre zones d'aléa définies dans le projet de PPRT aurait utilement pu être réalisée.

Par ailleurs, l'étude d'impact conclut valablement que la zone d'interdiction stricte R sera une zone très sensible en matière de sécurité pendant la phase travaux, dans la mesure où les engins de chantier la traverseront, via l'actuelle RD 703, pour la réalisation de la plateforme Nord. L'Ae note favorablement que des mesures sont d'ores et déjà envisagées au titre de la prévention du risque technologique, à savoir :

- une signalisation adaptée et une limitation d'accès, afin de réduire les risques d'accidents sur l'ensemble du chantier ;
- la mise en place de feux tricolores aux deux extrémités du tronçon, afin de réduire le risque de collision ;
- l'interdiction de stocker ou de stationner dans cette zone pour laisser un libre accès ;
- la formation aux risques des personnels qui circuleront et travailleront dans cette zone exposée.

En ce qui concerne l'accès au parc en phase exploitation, le plan de masse du projet fourni dans le dossier permet de vérifier que l'ensemble des accès prévus, routiers et ferroviaires, sont bien situés en dehors de la zone d'interdiction stricte R, conformément aux prescriptions du projet de PPRT.

Par ailleurs, l'étude d'impact souligne valablement que le projet en phase exploitation pourra potentiellement augmenter le risque technologique, mais que le respect de la réglementation imposé par le PPRT, permettra de réduire ce risque. A ce titre, le dossier aurait dû clairement souligner que le parc est susceptible d'exposer de nouvelles populations au risque technologique existant, dans la mesure où l'actuelle RD 703 servira aussi de voie d'accès à la plate-forme Nord en phase exploitation. Des mesures de réduction adaptées devraient être aussi précisées, comme en phase chantier.

De plus, l'étude d'impact indique 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. Le dossier rappelle à juste titre que, selon la nature des activités, les entreprises feront l'objet d'une autorisation au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

4.3. Paysage

L'étude d'impact souligne à juste titre que le parc, entouré à l'Ouest immédiatement par le canal de la Robine et la voie ferrée, puis au-delà par l'étang de Bages et de Sigean, au Nord par la RNR de Sainte-Lucie, à l'Est par la zone dunaire et la plage, ainsi qu'au Sud par la zone portuaire, présente une richesse paysagère, malgré sa proximité avec les infrastructures portuaires existantes. Il est indiqué que le projet se caractérise par un paysage littoral ouvert.

Le dossier conclut valablement que le parc va modifier la composition du paysage, et que les perceptions paysagères du projet les plus impactées seront celles du Nord vers le Sud, à savoir depuis la plage, le sentier en bordure du canal de la Robine ou l'île et la RNR de Sainte-Lucie. Il est précisé également que, dans la mesure où la zone portuaire existante est déjà visible aujourd'hui depuis ces sites, le projet renforcera le caractère industriel du secteur, mais ne modifiera pas la tendance paysagère actuelle. L'Ae prend acte de ce constat, mais recommande qu'à ce titre, une attention particulière soit portée aux aménagements paysagers prévus, afin d'intégrer au mieux le parc dans son environnement paysager particulier.

Des principes d'aménagements paysagers sont ainsi proposés en limite Nord du parc, le long de la RNR de Sainte-Lucie, sous la forme d'un talus remodelé planté avec des ganivelles reliées entre elles par des branchages de châtaignier disposés en lignes plus ou moins parallèles ou en courbes qui s'entrecroisent. Plus particulièrement, en bordure de l'aire de stationnement prévue au lieu-dit « La Campagne », des bandes plantées arborées sont prévues.

Par ailleurs, l'étude d'impact 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. Il est précisé qu'une grande partie du parc, sauf la plateforme Nord, est située dans la zone sensible de ce site classé, définie comme l'espace en visibilité réciproque avec le canal. A ce titre, l'Ae rappelle que 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.

Il est également indiqué que le projet se situe dans l'environnement immédiat de l'île de Sainte-Lucie, site inscrit.

L'Ae relève avec satisfaction que le dossier propose de baliser les emprises du chantier aux abords immédiats des sites sensibles, à savoir ici le canal de la Robine. Il est également précisé que les aires de chantier seront situées en dehors du périmètre de ce site classé. Il serait nécessaire à ce titre d'associer une personne compétente en la matière à l'élaboration du cahier des charges destiné aux entreprises, afin de s'assurer que le projet ne portera pas atteinte au canal de la Robine.

Par ailleurs, l'Ae note favorablement que le dossier présente l'évolution du scénario d'aménagement paysager envisagé le long du canal de la Robine, en fonction des observations et des recommandations émises par le pôle de compétence canal du Midi de l'Aude. Il en ressort que le scénario d'aménagement retenu propose en particulier :

- le maintien du muret existant en bordure du chemin de halage le long du canal de la Robine ;
- l'implantation d'un premier front bâti d'une hauteur maximum de 10-12 m, avant un deuxième plus haut (20 à 25 m) ;
- la création d'une zone tampon végétalisée, sous la forme de haies arborées, non linéaire plu épaisse au Nord incluant le bassin de rétention des eaux pluviales en rappel des anciennes tables salantes. Un cône de visibilité est ainsi préservé depuis le début du chemin de halage vers la RNR de Sainte-Lucie. Néanmoins, la forme et l'organisation de ce bassin mériteraient de faire l'objet d'une analyse et de propositions paysagères complémentaires pour tenir compte de la perspective nouvelle qu'il dégage sur le parking au lieu-dit La Campagne (à l'extrémité Nord-Ouest du projet à l'extérieur). De plus, il serait pertinent que l'aménagement paysager prévu le long du chemin de halage soit plus épais (5 m au lieu des 3 m minimum indiqué dans le dossier), et prenne exemple sur la bande boisée existante, afin de renforcer l'effet d'écran visuel entre le canal et le parc. Il conviendrait également de préciser la liaison entre les espaces paysagers envisagés le long du chemin de halage et ceux prévus en bordure de l'aire de stationnement au lieu-dit La Campagne.

Des photomontages ont été réalisés à juste titre pour simuler les aménagements paysagers prévus en bordure de la RNR de Sainte-Lucie et le long du canal de la Robine.

4.4. Nuisances ayant un impact sur la santé

En ce qui concerne les nuisances sonores, l'Ae relève avec satisfaction qu'une étude acoustique a été menée, afin de définir l'état initial sonore du site. D'ores et déjà, il est indiqué valablement que les sources de bruit identifiées sur le site à l'heure actuelle sont liées au trafic routier et fluvial, ainsi qu'aux activités industrielles de la zone portuaire.

Les points de mesure sélectionnés semblent pertinents, ils sont notamment localisés au niveau des zones d'habitation les plus proches, le long de l'avenue de la Mer, de l'autre côté du chenal. Les niveaux sonores mesurés sont qualifiés de modérés, la principale source de bruit identifiée étant la circulation sur l'avenue de la Mer.

Quant à la qualité de l'air du site, l'Ae note favorablement qu'une campagne de mesures a été réalisée en février 2014, afin de caractériser l'état initial de la qualité de l'air sur la zone d'étude. Les analyses menées permettent d'avoir un état des lieux satisfaisant. Il en ressort valablement que les points de mesures les plus « pollués » sont ceux situés dans la zone industrielle existante, ainsi qu'au sein d'un secteur de trafic intense (entrée du port) et en milieu urbain, tandis que la limite Nord du site en bordure de la RNR de Sainte-Lucie se caractérise par des concentrations très faibles. Dans tous les cas, les résultats obtenus sont inférieurs aux seuils réglementaires.

Par ailleurs, une étude spécifique sur les effets du projet sur la santé a été réalisée. Elle semble satisfaisante dans l'ensemble.

Deux schémas conceptuels des risques sur la santé humaine sont fournis, afin d'explicitier les différentes voies de transfert et d'exposition : d'une part, un schéma général relativement clair et d'autre part, un schéma appliqué au projet.

Les différentes populations exposées ont bien été identifiées : elles concernent les personnes qui travaillent à proximité du site (essentiellement sur la zone portuaire/industrielle existante), ainsi que celles qui se rendent à la plage ou sur l'île et la RNR de Sainte-Lucie. Les populations riveraines sont moins concernées, dans la mesure où il n'y a pas d'habitations à proximité immédiate du site (elles se situent de l'autre côté du chenal). Il est précisé valablement qu'elles seront néanmoins exposées au bruit durant les travaux. Une modélisation des impacts acoustiques du projet en phase chantier et exploitation a été réalisée.

Les mesures proposées semblent de nature à limiter les nuisances attendues liées à la phase travaux (envols de poussières, émissions de gaz d'échappement, nuisances sonores, risque potentiel de pollution des eaux).

S'agissant plus particulièrement de la phase exploitation, l'Ae relève l'engagement du maître d'ouvrage à ce que les entreprises souhaitant d'installer sur le parc produisent une évaluation des impacts éventuels de leur activité sur la santé des populations, et mettre en œuvre les mesures d'atténuation adaptées. Il est précisé que, selon la nature des activités, les entreprises feront l'objet d'une autorisation au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

L'étude santé conclut valablement que l'analyse des dangers ne fait pas ressortir de danger significatif particulier pour la santé humaine.

4.5. Desserte du site

L'étude d'impact mentionne qu'il existe un unique point d'entrée au port situé au Sud-Ouest de la zone portuaire, 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. Il est aussi le seul accès en cas d'interventions des secours liées aux risques technologiques et d'inondations. Il est précisé que la RD 703, qui traverse d'Ouest en Est la zone portuaire en limite Sud et aussi le site du projet, est la voie principale de desserte de cette zone, mais qu'elle est également utilisée comme voie d'accès à la plage.

Le dossier conclut donc valablement que ce secteur est, à l'heure actuelle, un espace de circulation intense (très fréquenté en été) et peu sécurisé, dans la mesure où il accueille à la fois des voitures, des poids lourds et des deux roues.

L'étude relève les impacts liés à une hausse notable du trafic routier sur les axes de desserte de la zone en phase exploitation (estimée à 2 100 véhicules légers et à 1 100 poids lourds / jour). Elle souligne, à ce titre, qu'un recalibrage des voies et des accès est prévu, ainsi que la réorganisation du réseau routier au sein du parc, afin de tenir compte de cette augmentation du trafic routier.

Par ailleurs, l'Ae note avec satisfaction qu'une séparation physique des flux portuaire/industriel et touristique est prévue au niveau de l'entrée du parc, afin de sécuriser les déplacements : la voie touristique (pour la plage et le site de Sainte-Lucie) est ainsi envisagée sur le chemin de halage actuel le long du canal de la Robine. L'Ae relève que ce chemin ne permet pas en l'état un accès adapté à la plage pour les voitures. Le dossier précise à ce sujet que l'entretien et la gestion de ce chemin sont assurés par la commune. Il serait néanmoins nécessaire de s'assurer que la commune prévoit bien une adaptation de ce chemin.

Il est également prévu en bordure Nord de l'emprise du projet deux parkings reliés par une voie (accessible aux voitures, aux cyclistes et aux services de secours) permettant d'accéder à la plage depuis ce chemin : l'un de 300 à 500 places au lieu-dit La Campagne à l'extrémité Nord-Ouest du projet à l'extérieur, et l'autre de 150 à 180 places le long de la plateforme Nord incluant un stationnement de dépose-minute au plus près de la plage.

Par ailleurs, dans un objectif de réalisation d'une plateforme multimodale, il est prévu que le parc soit relié directement à la voie ferrée Paris / Port-Bou, avec la création sur le site d'un bouclage ferroviaire incluant un faisceau de stockage permettant la constitution de trains longs.

5. Programme de travaux

L'Ae note que l'étude d'impact comporte bien une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux (phase terrestre et maritime).

L'Ae rappelle qu'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 donc 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. Quoiqu'il en soit, cette analyse appelle d'ores et déjà les remarques suivantes.

S'agissant des effets du programme de travaux sur le milieu naturel, l'Ae 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 étant qualifiés de modérés, des mesures auraient dû être envisagées.

De même, une approche globale des incidences Natura 2000 serait 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 valablement 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.

Par ailleurs, 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. A ce titre, l'impact des besoins en matériaux pour les aménagements portuaires devrait être apprécié.

En ce qui concerne l'impact du projet maritime en phase exploitation sur les flux sédimentaires et l'érosion de la côte, il est qualifié de faible. Or, ce point n'est pas démontré. En effet, le projet d'avant-port, de par 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.

Le Préfet,



PIERRE DE BOUSQUET

