



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE CORSE

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
SUR LE PROJET DE DEVELOPPEMENT DU PORT DE COMMERCE DE L'ÎLE ROUSSE
- Commune de ÎLE ROUSSE -**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de développement du port de commerce de l'Île Rousse. Il est pris en application des législations communautaires et nationales sur l'évaluation environnementale des projets.

I – CONTEXTE

I-1 - Contexte réglementaire

Le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011, portant réforme des études d'impacts a été pris pour l'application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, modifié par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et pour compléter la transposition de la directive communautaire 2011/92/UE relative à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement.

La loi n° 2005-1319 a introduit dans le droit français la production d'un avis de l'autorité de l'État compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact. Les modalités de désignation de cette autorité, dite "autorité environnementale", sont précisées au R 122-6 du code de l'environnement.

Ces textes ont pour objet l'évaluation des effets (potentiels ou avérés) des projets sur l'environnement, avant que ceux-ci ne soient adoptés. L'avis requis par le Préfet de Corse, en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, est joint au dossier d'enquête publique conformément à la réglementation.

Le projet présenté par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de la Haute-Corse entre dans le champ d'application de ces dispositions.

I-2 - Modalités d'application

Le projet est soumis aux dispositions des articles L.122-1 à L.122-3 du code de l'environnement relatif aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements. En conséquence, parmi les études préalables à la réalisation de ces aménagements, le maître d'ouvrage a produit une étude d'impact.

Ce dossier a été déclaré complet et recevable avant d'être soumis à l'avis de l'autorité environnementale (AE), en application des articles R.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement. Il en a été accusé réception le 22 mai 2014.

Le présent avis porte d'une part, sur la qualité de l'étude d'impact, et d'autre part, sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

II - ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

II-1 - Sur les caractéristiques du projet

Le projet consiste à moderniser le port de commerce de l'Île Rousse afin, d'une part, de mieux organiser les flux de trafic dans l'enceinte portuaire et ainsi augmenter la capacité de stockage des terre-pleins et d'autre part, de définir un schéma de circulation et de créer une zone de manutention isolée du reste de l'activité commerciale.

Les travaux terrestres et maritimes qui l'accompagnent visent avant tout à conforter et élever le potentiel d'accueil de l'infrastructure. Les équipements d'accueil nautique seront adaptés selon les standards actuels des navires. Les ouvrages existants seront confortés et le cheminement piéton reliant le centre-ville de l'Île Rousse et les îles de la Pietra sera réaménagé.

Les travaux de modernisation du port de commerce de l'Île Rousse se décomposent comme suit :

- l'extension des terre-pleins nord-est de 4 500m² pour accroître la capacité de stockage des véhicules ;
- la protection et défense du musoir par la mise en place d'enrochements et d'accropodes de 9,6 tonnes ;
- l'élimination des hauts-fonds par déroctage sur une superficie de 3 700 m² pour faire passer la profondeur de -6 m sur la base « zéro carte marine » à -7,50 m pour ainsi permettre une optimisation du cercle d'évitage (8 000 m³ de matériaux prélevés et réutilisés pour l'extension des terre-pleins) ;
- l'allongement du quai plein (quai de la gare maritime ou quai des Américains) en le portant à 185 m pour accueillir des navires de plus de 180 m en toute sécurité ;
- le renforcement et l'extension du double tenon formant l'angle droit Nord-est entre les deux quais, pour les porter à une longueur utile de 30 m permettant ainsi l'accueil de deux unités simultanément.

La zone d'installation du chantier sera localisée sur le domaine public portuaire, au niveau du terre-plein Nord. De ce fait, son occupation est soumise à autorisation auprès du gestionnaire du port.

II-2 - Sur le caractère complet de l'étude d'impact

L'article R.122-5 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact. Celle-ci comprendra :

- une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions ;
- une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- une évaluation des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement, dont une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ;
- la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ;
- les mesures prévues par le pétitionnaire pour éviter, réduire et/ou compenser ;
- une estimation du coût du projet et des mesures d'accompagnement ;
- une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets ;
- les difficultés éventuelles rencontrées dans l'étude ;
- un résumé non-technique.

L'étude d'impact du projet de développement du port de commerce de l'Île Rousse comporte tous les chapitres prévus par le code de l'environnement.

Le dossier présenté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Corse (CCI) reprend globalement les différents chapitres, tels qu'attendus dans une étude d'impact.

II-3 - Sur la qualité de l'étude d'impact

La méthodologie utilisée pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur son environnement relève d'un travail documentaire thématique, s'appuyant sur des contributions cartographiques et sur la consultation de nombreuses sources bibliographiques et des administrations compétentes.

Le constat est conforté par des prospections de terrain, qui ont notamment permis la rédaction du volet de l'étude d'impact relatif au milieu naturel. Les différents enjeux environnementaux identifiés ont été hiérarchisés permettant d'affecter, dans l'espace et dans le temps, les mesures d'évitement/réduction/compensation retenues.

La méthodologie employée pour la réalisation de l'étude d'impact est adaptée à une appréhension correcte des enjeux environnementaux.

II-4 – Caractérisation des enjeux environnementaux

II-4-1- Environnement naturel

Le projet se situe à trois kilomètres de trois Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) : une ZNIEFF de type I (« *Dunes et pointes rocheuses de Botre et Giunchetu* » n°940030023 et deux ZNIEFF de type II (« *Oliveraies et boisements des collines de Balagne* » n°940004142 et « *Vallée de Regino* » n°940030247. Les ZNIEFF permettent l'identification de territoires, dont l'intérêt écologique remarquable est reconnu (présences d'espèces rares ou protégées par la loi).

L'aire d'étude ne se situe pas non plus à proximité d'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Ces zones sont des inventaires scientifiques dressés en application d'un programme international de Birdlife visant à recenser les secteurs les plus favorables pour la conservation des oiseaux sauvages.

L'étude portant évaluation des incidences Natura 2000, requise par le code de l'environnement, ne constitue aucun volet spécifique du dossier. Il est seulement souligné qu'il n'y a aucun site Natura 2000 à moins de trois kilomètres du projet, concluant ainsi à l'absence d'incidences en phase de chantier et en phase d'exploitation du fait de l'éloignement de ces sites à statut.

II-4-2- Environnement marin

Les substrats meubles révèlent la présence d'associations végétales protégées (*Cymodocea nodosa* et *Posidonia oceanica*) à l'Est et au Sud de la zone portuaire. Les herbiers de *Cymodocea nodosa* se développent dans la zone d'étude sous forme plus ou moins dense selon les secteurs. L'herbier à *Posidonia oceanica* existe essentiellement sous forme de taches mais reste continu à proximité du musoir de la digue. Son état de santé est de bonne qualité sur l'ensemble de la zone avec toutefois quelques zones fragilisées au Sud de la zone portuaire. Une autre espèce protégée a été observée dans les herbiers de Posidonie : le mollusque bivalve *Pinna nobilis* ou grande nacre.

Les substrats durs renferment une faune et une flore assez pauvres du fait de l'agitation de la zone, contrairement aux zones d'enrochements et aux digues où l'agitation est plus faible. Des spécimens de *Patella ferruginea* (Patelle géante) ont été recensés et mesurés. L'espèce étant protégée, une demande de dérogation portant sur le déplacement de 20 individus de *Patella ferruginea* de part et d'autre de la zone de travaux sur le quai Nord-Est a été déposée puis accordée.

II-4-3- Environnement terrestre

Concernant la biodiversité terrestre, les enjeux sont assez faibles du fait de la forte anthropisation du milieu. Au niveau de la flore, aucune espèce protégée n'a été identifiée. Le port lui-même est très artificialisé et n'abrite pas de couvert végétal. Toutefois, deux habitats d'intérêt communautaire relevant de la Directive Habitat Faune-Flore (1992) ont été localisés sur l'emprise même du projet et en limite (1240- Falaises avec végétations des côtes méditerranéenne et 1430- Fourrés halo-nitrophiles). Des mesures préventives efficaces seront prises afin d'éviter toute altération ou destruction de ces habitats déjà dégradés par les piétinements liés au tourisme et par l'envahissement et la concurrence des griffes de sorcière (espèce invasive).

La faune observée est réduite à des espèces communes capables de vivre dans un milieu artificiel.

Les enjeux naturalistes apparaissent correctement analysés. Il est rappelé au maître d'ouvrage que, conformément à la réglementation en vigueur, toute intervention éventuelle sur une espèce protégée (destruction de spécimens ou de biotope, déplacements...) nécessite l'obtention préalable d'une dérogation après avis du conseil national pour la protection de la nature (CNPN).

II-4-4- Paysage et cadre de vie

Le port de commerce de l'Île Rousse s'inscrit dans un cadre paysager d'intérêt touristique et patrimonial. En effet, il se situe à proximité de l'Île de Pietra qui porte un site inscrit (tour génoise). Le phare de la Pietra quant à lui, est cité à l'inventaire général du patrimoine naturel.

Bien que ces deux sites ne bénéficient pas de protection forte, des mesures d'accompagnement favorisant l'intégration du projet dans son environnement naturel et paysager seront prises.

Les travaux vont s'accompagner d'un ensemble de nuisances inhérentes au chantier (acoustique, poussières et envols, encombrements routiers) pour les habitants de l'Île Rousse.

L'enjeu paysage est examiné de manière satisfaisante.

II-4-5 Archéologie

Selon le Département des Recherches Archéologiques, Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM), organisme compétent pour l'application de la législation archéologique en milieu sous-marin, l'aire d'étude du projet s'est révélée particulièrement riche en vestiges archéologiques lors des travaux de dragage effectués pendant les années 1970 et 1980. L'étude prend en compte le fait que le DRASSM peut être amené à prescrire un diagnostic archéologique.

II-4-6- Risques naturels et technologiques

L'aire d'implantation du projet comporte une zone où le risque d'incendie est fort (Île de la Pietra). L'Île Rousse est également le seul port de Corse à admettre le trafic de marchandises dangereuses de classe 1 « matières et objets explosifs ». Ce projet est donc concerné par un risque lié à ce type de transport maritime.

Les enjeux associés aux risques naturels demeurent importants.

II-5 – Pertinence des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation

II-5-1- Protection du patrimoine naturel (incidences sur les espèces protégées)

- en phase chantier : des mesures visant à limiter les incidences sur l'environnement sont prévues, surtout pour la partie marine qui est la plus concernée, notamment :

- délimitation précise des herbiers de *Cymodocea nodosa* et de *Posidonia oceanica* afin qu'ils soient le mieux possible protégés des effets de la dégradation de la qualité de l'eau et de l'augmentation de la turbidité ;
- application de prescriptions techniques strictes pour limiter les panaches de turbidité aux abords des zones de chantier (écrans de protection avec contrôle de la mesure) ;
- création d'une zone de stockage des résidus de déroctage assortie d'un dispositif de collecte des eaux pluviales ;
- lessivage préalable des enrochements avant leur pose, et récupération des eaux de lavage traitées avant rejet ;
- suivi annuel des herbiers sur une durée de 5 ans, complété d'une cartographie des herbiers de la zone à l'aide de photographies aériennes.

La suppression des opérations de dragage réduit considérablement l'impact potentiel sur l'herbier de Posidonie. Un suivi annuel des herbiers sera réalisé pendant 5 ans. Une cartographie des herbiers de la zone complétera ce suivi, à l'aide de photographies aériennes.

En outre, les opérations de déroctage vont générer des nuisances sonores qui risquent de perturber les cétacés. Le dossier ne présente aucun protocole pour limiter les bruits liés aux travaux.

Enfin, les travaux d'extension du projet vont engendrer la destruction d'espèces fixées au substrat rocheux. Toutefois, ces espèces sont communes et devraient rapidement recoloniser le site dès la fin de l'opération.

- en phase d'exploitation : compte tenu de la localisation et de la nature du projet, les aménagements ne devraient pas affecter davantage les espèces déjà présentes dans l'enceinte portuaire.

Ces espèces sont habituées à l'agitation générée par le passage des bateaux. Des mesures spécifiques de réduction des impacts seront prises, comme le déplacement des patelles actuellement fixées sur les enrochements et les tétrapodes de la digue du large. Celui-ci s'accompagnera d'un suivi annuel sur une période de 5 ans, dont les frais seront pris en charge par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Corse. L'herbier de Posidonie sera également surveillé lors de ces inspections sous-marines.

L'ensemble des mesures visant à éviter, réduire et/ou compenser les impacts sur l'environnement apparaît globalement approprié au regard des enjeux en présence.

II-5-2- Prise en compte du paysage, du cadre de vie et des risques naturels

Au vu des résultats de l'étude initiale, la plupart des aménagements concernent la partie marine, à l'exception de l'extension, au demeurant très limitée, du terre-plein. En conséquence, les incidences sur le paysage terrestre sont relativement faibles. En regard, les mesures qui seront mises en place apparaissent adaptées.

S'agissant des nuisances sonores et atmosphériques liées au chantier, le maître d'ouvrage prévoit la mise en place d'un plan de circulation qui évitera le centre-ville au trafic des engins. De plus, la réutilisation sur place de la moitié des résidus de déroctage devrait permettre de diminuer le nombre des camions sur la voie publique. Le maître d'ouvrage s'assurera que les faisceaux lumineux utilisés la nuit n'impacteront pas le cadre de vie de la population. Enfin, les travaux seront arrêtés durant la période d'affluence touristique, du 30 avril au 15 septembre.

Aucune mesure n'est proposée face aux risques naturels et technologiques identifiés sur un lieu dont la vulnérabilité est certaine (île touristique avec un seul accès routier, longeant les installations concernées).

Les mesures prévues apparaissent adaptées aux enjeux du site sauf pour ce qui relève des risques naturels et technologiques.

III - ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le port de l'Île Rousse est le troisième port insulaire après Bastia et Ajaccio par son trafic passager (plus de 350 000 par an). Il est aussi l'unique port agréé en Corse pour le transport de marchandises dangereuses de type 1 "matières et objets explosibles". Il représente également pour la ville un point stratégique de développement, en constituant un lieu de transit important en saison estivale. Toutefois, sa capacité d'accueil est devenue limitée : les infrastructures actuelles ne sont plus adaptées à la taille des navires et les conditions de sécurité ne sont pas optimales.

Le projet de développement et d'amélioration du cadre portuaire s'inscrit dans une démarche de modernisation de l'infrastructure actuelle, permettant d'accroître le potentiel d'accueil nautique. Cet aménagement relève ainsi d'une cause d'intérêt public et économique.

Compte tenu des enjeux précédemment décrits et de la localisation du projet, au sein d'un ensemble dédié aux activités d'un grand port de commerce, la prise en compte des paramètres environnementaux dans le projet est adaptée et cohérente.

Par son apport non négligeable en matière de facilitation, de réorganisation et de fluidification des trafics maritimes et portuaires associés, la réalisation du projet constituera une amélioration notable de la situation existante. De plus, la nature et la localisation des travaux, dans un port déjà existant, limitent les impacts.

En conclusion, l'autorité environnementale :

- considère que le projet de développement du port de commerce de l'Île Rousse, porté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Corse, s'inscrit dans une démarche de modernisation de l'infrastructure existante et répond à trois principaux objectifs : l'amélioration du cadre portuaire, l'optimisation de l'accueil nautique et la participation à un développement éco-durable ;
- constate que l'étude d'impact expose de façon suffisante les enjeux environnementaux en présence et les principales incidences du projet qui leur sont liées ;
- recommande au maître d'ouvrage l'application stricte des mesures prévues par l'étude d'impact en vue d'éviter, atténuer ou compenser les impacts du projet sur l'environnement.

Fait à Ajaccio, le 3.07.2014

Le Préfet,

Christophe Mirmand

Christophe MIRMAND