



PRÉFECTURE DE CORSE

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DU TERRE-PLEIN INTERIEUR NORD-EST DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA - Commune de BASTIA -

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de construction du terre-plein intérieur nord-est du port de commerce de Bastia, sur le territoire de la commune de Bastia. Il est pris en application des législations communautaires et nationales sur l'évaluation environnementale des projets.

I – CONTEXTE

I-1 - Contexte réglementaire

La directive 85/337/CEE relative à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement, consolidée par la directive 2001/42/CE relative aux plans et programmes, a posé les bases de l'évaluation environnementale.

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", relèvent du décret n° 2009-496.

Le projet présenté par la Collectivité territoriale de Corse (CTC) entre dans le champ d'application de ces dispositions.

I-2 - Modalités d'application

Le projet est soumis aux dispositions des articles L122-1 à L122-3 du code de l'environnement relatif aux études d'impacts 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.

Le dossier est constitué d'une demande de permis de construire, contenant cette étude d'impact.

Ce dossier a été déclaré complet et recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale (AE), en application des articles R122-1 et R122-13 du code de l'environnement. Il en a été accusé réception le 07/01/2014.

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 développer le secteur portuaire pour favoriser l'accueil d'un nombre de bateaux plus important, pour développer une zone de fret et réorganiser la circulation et les zones d'activités du port. Il correspond à un remblaiement partiel du bassin portuaire existant et à l'aménagement d'un quai en partie sur pieux, en partie sur enrochements, et à son équipement.

En gagnant ainsi de l'espace sur le plan d'eau, le quai nord-est s'en retrouvera plus long avec une emprise totale de 6 195 m², surface qui se décomposera en deux zones :

- une zone de 915 m² neutralisée par les systèmes d'amarrage, située sur tout le bord du quai,
- une surface de 5 280 m² dédiée à l'exploitation terrestre du port.

Une zone d'installation de chantier fera l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime. D'une surface de 4 000 m², elle sera localisée à 4 km du port sur le site de l'Arinella.

La réalisation du projet s'effectuera au travers de plusieurs phases :

- un dragage en avant du futur quai afin de rétablir les fonds à la cote d'usage (-8 m CM) pour la mise en sécurité des navires. Au total, les sédiments dragués représenteront un volume de 3 660 m³, et le dragage sera effectué à l'aide d'une pelle long bras sur barge ;
- la réalisation du terre-plein qui se fera en trois parties distinctes :
 - un quai sur pieux ancré dans le sol dur (schistes) et un talus en enrochement tenu par un remblai. Une partie de ce remblai sera constituée par les éléments précédemment dragués, qui seront maintenus en place par un confinement en géotextile ;
 - un ouvrage de raccordement entre la partie courante du quai et le tenon est existant ;
 - un ouvrage de raccordement au quai nord-est existant.

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

L'article R122-5 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact, qui doit présenter successivement :

- 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,
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus,
- une justification du projet au regard de ses incidences sur l'environnement et la santé et sa compatibilité avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable,
- des mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts,
- une estimation du coût du projet et des mesures d'accompagnement,
- la méthode d'étude et d'analyse,
- un résumé non-technique.

Le dossier présenté par la Collectivité territoriale de Corse 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 comporte 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 fait l'objet d'une hiérarchisation permettant d'affecter les mesures d'évitement/réduction/compensation retenues, à la fois dans l'espace et dans le temps.

La méthodologie employée pour la réalisation de l'évaluation environnementale permet une bonne appréhension des enjeux environnementaux.

II-4 – Caractérisation des enjeux environnementaux

II-4-1- Milieu naturel

Le projet se situe à une quinzaine de kilomètres au sud du site Natura 2000 n° FR9402013 "Plateau du Cap Corse", et à 6 km au nord du site n° FR9402014 "Grand herbier de la côte orientale", sites retenus au réseau Natura 2000 en raison de la présence d'habitats naturels et d'espèces faunistiques protégées.

La zone de stockage de l'Arinella, partie intégrante du projet, est située à 2 km au nord du site n° FR9402014 "Grand herbier de la côte orientale". Il est à noter cependant qu'aucune espèce floristique ou faunistique patrimoniale n'a été répertoriée dans la zone affectée.

L'étude portant évaluation des incidences Natura 2000, requise par le code de l'environnement, constitue le volet 4 de l'ensemble du dossier. Elle conclut à l'absence d'incidences en phase d'exploitation du fait de l'éloignement des sites Natura 2000, et à un impact qualifié de négligeable en phase travaux sur la qualité des eaux, durant lesquels la mise en place d'un barrage anti-MES constituera une protection des zones marines potentiellement affectées, afin de contenir la dispersion de ces panaches turbides.

Ces travaux ne produiront pas d'effets notables et permanents sur l'environnement marin. Les opérations de dragage provoqueront la destruction directe des peuplements benthiques au droit du quai, mais ces peuplements, qui, en outre, ne présentent pas un intérêt patrimonial, recoloniseront rapidement les fonds.

Les espèces protégées (situées à une distance supérieure à 500 m du chantier) resteront préservées sous-condition de respecter les prescriptions techniques inhérentes à ce type de travaux.

Concernant la biodiversité terrestre, les enjeux sont assez faibles, en raison de la forte anthropisation du milieu. Toutefois, au niveau de la zone de stockage de l'Arinella, une attention particulière devra être portée du fait de la présence de l'habitat d'intérêt communautaire « Pelouse silencieuse de Méditerranée ». Des mesures préventives efficaces devront être prises afin d'éviter toute altération ou destruction de cet habitat.

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 (CNP).

II-4-2- Eaux superficielles et souterraines

La zone d'étude n'est pas traversée par des cours d'eau temporaires ou pérennes.

L'enjeu associé à cet item se révèle effectivement inexistant.

II-4-3- Paysage

Le chantier portera une atteinte à l'aspect paysager du site durant la phase travaux. Pour autant, le projet n'est pas susceptible d'impacter de manière notable le paysage en phase exploitation. L'aménagement s'inscrit dans l'emprise actuelle du port.

En outre, le secteur n'est concerné par aucun périmètre de protection des monuments historiques.

L'enjeu correspondant peut être considéré comme très limité.

II-4-4-Risques naturels

Si le risque inondation semble *a priori* limité, l'étude prend en considération le risque submersion auquel est soumis le front de mer. Aucune carte de l'aléa submersion marine n'est disponible sur les zones du projet.

Toutefois le BRGM a étudié l'historique et les impacts des tempêtes sur le littoral, dont certaines ont causé des dégâts considérables au port de commerce de Bastia. Il en résulte que le quai est où se situe le projet semble relativement mieux protégé par rapport aux parties centrales du port. De même, la zone de stockage est relativement abritée par un enrochement.

Le risque incendie de forêt ne concerne pas les zones du projet. Le risque SEVESO ne concerne pas le secteur du port.

Les enjeux associés aux risques naturels demeurent limités.

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

Au vu de la nature et de la localisation du projet, un certain nombre d'impacts parmi ceux relevés appellent des réponses spécifiques :

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

- en phase chantier : des prescriptions techniques strictes seront prises afin de limiter les panaches de turbidité aux abords des zones de chantier. Les matériaux dragués sont de mauvaise qualité, dépassant le seuil N2 en métaux et poly-aromatiques, excluant selon la réglementation, toute possibilité de rejet dans le port. Ils seront donc valorisés en totalité pour le remblai du nouveau terre-plein.

Ils seront stockés dans un bassin où ils seront travaillés par des pelles mécaniques afin d'accélérer leur séchage. Après décantation et séchage, les sédiments seront repris et répartis dans le corps du remblai. Ils y seront confinés afin d'éviter leur dispersion dans le port.

Après talutage du remblai, un géotextile sera fixé sur la zone remblayée pour accueillir les matériaux de dragage. Il sera tapissé d'une géo-membrane afin d'éviter les fuites des éléments sur lesquels sont fixés les polluants.

S'agissant de la pose des enrochements, ceux-ci feront l'objet d'un lessivage préalable. Les eaux de lavage seront récupérées et traitées avant rejet. Une zone dédiée au ravitaillement et à l'entretien des engins de chantier sera également mise en place, avec récupération des eaux de ruissellement. Durant les travaux de dragage et de remblaiement, un suivi de la turbidité sera engagé dès le démarrage des travaux.

- en phase d'exploitation : eu égard à la localisation et au type de projet, les incidences devraient être circonscrites. L'impact sera local, ponctuel et de faible intensité du fait de la présence des aménagements en enrochements qui dissipent l'énergie induite par les manœuvres des bateaux quant à la remise en suspension des sédiments fins de surface.

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- Eaux superficielles et souterraines (risque de pollution des eaux)

En phase travaux, l'utilisation d'engins de chantier (pelle mécanique, camions...) peut constituer une source de pollution du sol et des eaux, notamment par déversement d'hydrocarbures. Le maître d'ouvrage élaborera un cahier des charges environnemental à destination des différentes entreprises conduites à travailler *in situ*.

Les opérations d'entretien et de ravitaillement des engins, de même que le stockage des déchets produits par le chantier, seront effectuées sur des aires étanches qu'il aménagera à cet effet.

Les mesures prévues apparaissent adéquates au regard des enjeux en présence.

II-5-3- Risques naturels (submersion)

Le maître d'ouvrage s'engage à différer les travaux à compter d'une alerte météorologique, correspondant à une houle supérieure à 80 cm et/ou des vents supérieurs à 80 km/h.

Les mesures prévues apparaissent adéquates au regard des enjeux en présence.

II-5-4- Déchets

En phase travaux, les huiles de vidanges et les liquides hydrauliques usagés seront récupérés, stockés dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé.

S'agissant des sédiments, leur valorisation en remblai portuaire confiné par des géotextiles est la solution retenue, après stockage en bassin de décantation protégé.

Il est pris acte des mesures prévues en réponse aux incidences potentielles identifiées.

II-5-5-Paysage

Au vu des résultats de l'étude initiale, le paysage ne présente pas de valeur patrimoniale. Il n'y a pas lieu de mettre en place des mesures particulières.

Il est pris acte de cette analyse.

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

Le port de Bastia, construit de manière totalement artificielle, représente un point stratégique de développement pour la ville. En effet, il constitue un lieu de transit important pour le fret et les voyageurs. Toutefois, son évolution est limitée : les densités actuelles des flux maritimes ne sont plus soutenables avec les installations actuelles.

Le projet d'aménagement consiste à développer l'activité portuaire en favorisant l'accueil de bateaux supplémentaires. Les travaux sont réalisés *in situ* par remblaiement.

Compte tenu des enjeux précédemment décrits et de la situation du projet qui s'insère dans un ensemble lié aux activités d'un grand port de commerce, la prise en compte des paramètres environnementaux est adaptée et cohérente.

Par ses apports non négligeables 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.

En conclusion, l'autorité environnementale :

- considère que le projet de construction du terre-plein intérieur nord-est du port de commerce de Bastia sur la commune éponyme, porté par la Collectivité territoriale de Corse, répond à un objectif économique majeur;
- constate que l'étude d'impact expose de façon suffisante les enjeux environnementaux en présence ainsi que les principales incidences du projet ;
- recommande au maître d'ouvrage l'application stricte des mesures prévues par l'étude d'impact en vue d'éviter, d'atténuer ou de compenser les impacts du projet sur l'environnement.

Fait à Ajaccio, le

Le Préfet,

- 6 MARS 2014

Pour le Préfet de Corse
et par délégation
l'Adjoint au Secrétaire Général
pour les Affaires de Corse



Yves-Marie RENAUD