



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE CORSE

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET DE REFECTION DU QUAÏ IV DU PORT DE COMMERCE DE BONIFACIO

Le présent avis 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'impact 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 européenne n° 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, dite "autorité environnementale" (AE), pour les projets soumis à étude d'impact. Les modalités en sont précisées aux articles L.122-1 et R.122-6 et suivants du code de l'environnement.

Ces textes ont pour objet l'évaluation des effets, potentiels ou avérés, des projets sur l'environnement, avant leur adoption, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 et suivant du code de l'environnement.

L'avis du Préfet de Corse en qualité « d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement » est joint au dossier d'enquête publique.

Le projet présenté par le Conseil départemental de la Corse-du-Sud entre dans le champ d'application de ces dispositions.

I-2 - Modalités d'application

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique 10 ° c) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, relatif aux études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements sur le domaine public maritime et sur les cours d'eau pour les ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes.

Le dossier est 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 3 août 2015.

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 la nature et le contexte du projet

Le projet consiste en la réfection du quai IV situé à l'extrémité ouest du port de commerce, sur la rive sud du goulet de Bonifacio. Ce quai est actuellement fermé, suite à des problèmes structurels importants (fissures sur les poutres, corrosion de pieux, etc.). L'objectif de la réfection est de permettre une amélioration des conditions d'exploitation du port, afin de retrouver, voire d'augmenter, le volume de fréquentation grâce à une optimisation des horaires en moyenne saison en passant de 265 000 passagers à 300 000 passagers (trafic connu auparavant).

Le quai IV sert à l'accostage des navires faisant la liaison avec la Sardaigne ce qui peut représenter jusqu'à 7 ferries par jours entre avril et septembre. La configuration des lieux limite la taille des navires et le développement des équipements.

Le projet, porté par le Conseil départemental de la Corse-du-Sud, prévoit la déconstruction de l'existant par voie maritime, selon un procédé de sciage des pieux et des tirants d'ancrage.

La reconstruction sera faite sur la base d'une structure en rideau mixte, constituée de pieux intercalés avec des palplanches. Les pieux seront implantés 1 m en aval de l'emplacement des pieux actuels. L'espace entre la falaise et ce rideau sera remblayé par du tout-venant calibré sous le niveau de l'eau et par des graves non traitées au-dessus du niveau de l'eau. Le linéaire d'accostage restera identique (70 mètres).

Les travaux de réfection du quai IV seront réalisés par voie maritime, entre les mois de septembre et juin, pour une durée prévisionnelle de 20 mois, dont cinq mois et demi pour les travaux de déconstruction. Le chantier sera interrompu pendant les mois de juillet et août. Le démarrage du chantier est prévu en septembre 2016.

Le coût total du projet est évalué à 6,1 millions d'euros HT.

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 ces incidences sur l'environnement et la santé de même que 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 le Conseil départemental est complet sur la forme. Par ailleurs, comme requis par la réglementation, l'étude d'impact comporte bien une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, ainsi qu'une analyse de la compatibilité du présent projet avec le PLU, avec les objectifs du Plan d'Action pour le Milieu Marin (PAMM) de Méditerranée occidentale et avec les objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2010-2015 de la Corse.

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

La méthodologie utilisée pour évaluer l'état initial et les effets de ce projet sur son environnement comporte un travail documentaire thématique, s'appuyant sur des études spécifiques (étude acoustique, architecturale, inventaire faune-flore, caractérisation du milieu marin aux abords du projet, etc.). Les enjeux environnementaux dans la zone d'étude sont correctement identifiés et décrits.

L'autorité environnementale approuve la méthodologie employée. Le dossier présenté par le Conseil départemental est également complet sur le fond et de qualité.

- Parmi les différents items étudiés, ceux relatifs aux **milieux naturels marins** sont considérés comme sensibles du fait d'une part de la présence d'herbiers de posidonie à 400 mètres à l'ouest du projet et d'autre part à la présence d'enclaves à corraligènes à moins de 100 mètres du projet. Leurs impacts potentiels sont essentiellement liés à la phase de travaux qui pourrait entraîner de façon temporaire et localisée, une augmentation de la turbidité lors du sciage des structures en béton existantes, de l'enfoncement des pieux et palplanches, voire de chutes accidentelles d'éléments. La **faune marine**, et notamment les mammifères marins (dauphins) et reptiles (tortues Caouanne) sont également des espèces à fort enjeu. L'impact potentiel sur celles-ci est essentiellement constitué par le bruit généré en phase travaux. De même, cette phase induit un dérangement faible, direct et temporaire pour la **biodiversité terrestre** (avifaune) en empiétant sur son aire d'alimentation en journée.

- La **qualité de l'eau de mer** sera améliorée en phase exploitation par rapport à la situation avant travaux. Le projet prévoit en effet de collecter et de traiter les eaux de ruissellement issues du terre plein et du quai via un débourbeur et un séparateur d'hydrocarbures.

- Les vibrations induites par les travaux sont susceptibles d'aggraver le **risque d'éboulement rocheux** au niveau de la falaise qui surplombe le quai IV. Le projet se situe dans une zone d'aléa élevé à très élevé. Un dispositif de protection visant à réduire ce risque est déjà placé sur la falaise. Des mesures générales de protection seront préconisées lors de la déconstruction du quai et du battage des pieux. À cette fin, l'entreprise en charge des travaux évaluera de façon plus précise les zones à risques et les mesures de prévention adéquates.

Le **paysage** sera impacté en phase chantier, par la présence d'engins sur site (engins terrestres et maritimes, une barge notamment) . En phase exploitation, le changement d'aspect du quai (quai plein en rideau mixte) et sa réfection amélioreront son aspect visuel, le quai actuel étant fortement dégradé. Par ailleurs, étant situé dans le périmètre d'une **Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)**, le projet devra tenir compte, comme indiqué dans l'étude, des prescriptions architecturales définies dans cette zone concernant les matériaux et couleurs, le choix des clôtures et portails ainsi que la publicité et l'affichage. De même pour les périmètres de protection des 22 monuments historiques classés ou inscrits, un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France est nécessaire pour effectuer les travaux de réfection du quai.

- Les premières habitations se situent à environ 60 mètres du quai IV. Les **sources de bruit** sont qualifiées d'un niveau modéré et temporaire pour les habitations riveraines. Les impacts sont essentiellement liés à la phase de travaux de déconstruction, de battage des pieux et de vibroponçage.

- Le projet aura des impacts faibles et temporaires sur la **qualité de l'air** et liés à la phase travaux (rejets de poussières, gaz d'échappement, etc.).

- **L'accès au port, par voie terrestre** implique d'emprunter la RD160A qui dessert également le centre historique. Les véhicules de plus de 10 tonnes sont interdits sur cet itinéraire entre 9h30 et 18h du 1^{er} juin au 30 septembre. La phase de remblai du quai est la plus impactante puisqu'elle induit la circulation de 600 camions sur un mois (prévue au mois d'avril 2018), soit 30 camions /jour. L'impact sur la circulation est qualifié de modéré et temporaire. La circulation sera d'autant plus difficile que le port est situé dans une zone enclavée.

- Le choix d'aménagement ne créera pas de conflit d'usage avec les **activités de loisirs** (baignade, mouillage, tourisme) ou les **activités économiques**. L'activité du port de commerce sera maintenue pendant les travaux et sa fréquentation augmentera en phase d'exploitation.

L'autorité environnementale considère d'une part, que les enjeux environnementaux de la zone d'étude ont été correctement identifiés et d'autre part, que la caractérisation des impacts du projet sur les différentes thématiques est globalement satisfaisante.

II -4 Pertinence des mesures d'évitement, de réduction et compensation

Au regard de la nature et de la localisation du projet, des impacts peuvent être générés de façon notable durant la phase travaux. En regard, le porteur de projet prévoit des mesures pour les réduire, notamment :

- **sur la qualité des eaux du port**, le porteur de projet prévoit de limiter l'augmentation de la turbidité de l'eau de mer, par la mise en place d'une protection physique autour de la zone de chantier (protection de type « géotextile »). Au cas où la couverture de l'ensemble de la zone affecterait l'utilisation du quai III, le pétitionnaire prévoit la couverture d'une zone plus restreinte au moyen d'un rideau qui sera déplacé en fonction de la zone d'intervention. Le coût de ce dispositif est évalué à 50 000 €. Les mesures de suivi sont adaptées au contexte des travaux en milieu marin (mesures deux fois par jour au droit du barrage anti MES et à 50 mètres de celui-ci, arrêt des travaux au-delà d'une turbidité de 30 UTN).

- **sur la stabilité du terre-plein**, si les travaux de déconstruction sont finalement effectués par voie terrestre (cf. option mentionnée page 128) contrairement à ce qui est indiqué dans le reste de l'étude qui met en avant la solution maritime, notamment dans le résumé non technique, le pétitionnaire mènera des investigations géotechniques complémentaires afin de quantifier le risque géotechnique. **Il importe que les options de réalisation de la déconstruction du quai par voie terrestre ou par voie maritime soient tranchées à ce stade du projet et cohérentes dans l'étude. Dans le cas de travaux prévus par voie terrestre, l'étude d'impact devra approfondir son analyse des avantages/inconvénients/ coûts pour l'environnement de cette option.**
- **sur les déplacements terrestres en phase de chantier**, le pétitionnaire prévoit la mise en place de plans de circulation pour que l'augmentation du trafic en phase chantier ne pénalise pas l'accès aux commerces de la marine et de la haute ville. **L'Autorité environnementale relève l'importance et l'intention du porteur de projet d'élaborer des plans de circulation en concertation avec les différents maîtres d'ouvrage (en particulier pour le mois d'avril 2018 où le risque de saturation du trafic est le plus élevé), et sur la nécessité de respecter le calendrier des travaux pour que la phase de remblai du quai ne soit pas effectuée au début de la saison touristique.**
- **sur la qualité de l'air**, le pétitionnaire prévoit les mesures courantes visant à réduire les émissions de poussière (bâchage des chargements des camions, stockage des matériaux à l'abri des vents, etc.) et les émissions de gaz à effet de serre (interdiction de brûlage des déchets, contrôle régulier des engins, etc.).
- **sur le bruit**, le pétitionnaire prévoit de limiter les impacts terrestres et sous-marins par la mise en place des solutions techniques d'usage (jupes de battage sur les marteaux, martyr en bois, etc.). Par ailleurs, une surveillance visuelle (à la jumelle) des mammifères marins est prévue avant le démarrage des travaux de battage et de vibrofonçage. Les animaux seront éloignés si besoin, de 300 mètres au minimum, de la zone de chantier.

L'autorité environnementale considère que les mesures prévues sont adaptées aux effets attendus et les approuve. Elle recommande néanmoins de conforter la prise en compte des risques liés à la stabilité du terrain du terre-plein avant de débiter les travaux si ceux-ci se faisaient par voie terrestre.

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

Le projet de réfection du quai IV vise à améliorer les capacités d'exploitation du port de commerce. Différents types d'ouvrage ont été étudiés. L'ouvrage retenu devrait permettre de répondre aux objectifs du projet sans pour autant porter atteinte au site classé, ni contrarier le milieu naturel marin.

Les enjeux ont été correctement décrits et hiérarchisés. Les impacts potentiels du projet sur les composantes à enjeux sont pris en compte, les mesures d'évitement et de réduction sont adaptées.

En conclusion, l'autorité environnementale :

- considère que le projet s'inscrit dans une démarche d'amélioration des conditions d'exploitation du port ;
- constate que l'étude d'impact expose correctement les enjeux environnementaux en présence ainsi que 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 et de réduire les impacts ;

Fait à Ajaccio, le

- 2 OCT. 2015

Le Préfet de Corse,
Préfet de la Corse du Sud,



Christophe MIRMAND

