



Mission régionale d'autorité environnementale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de redéploiement du port de
Cavalaire-sur-Mer dans le département du Var
(83)**

n° Garance 2017-001680



Mission régionale d'autorité environnementale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Avis du 04 janvier 2018 sur le projet de redéploiement du port de Cavalaire-sur-Mer dans le département du Var (83)

Page 1/13

Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L.122-1 III et R.122-7 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, usuellement appelée « autorité environnementale » a été saisie sur la base du dossier de demande d'autorisation environnementale unique relatif au projet de redéploiement du port de Cavalaire-sur-Mer. Le maître d'ouvrage du projet est la commune de Cavalaire-sur-Mer.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact valant document d'incidences sur l'eau,
- une évaluation des incidences Natura 2000,
- un dossier de demande de dérogation à l'atteinte d'une espèce protégée ou de son habitat,
- un résumé non technique.

La DREAL PACA¹ a accusé réception du dossier le 11/10/2017.

Conformément à la note technique du 20 décembre 2017 du ministre de la transition écologique et solidaire, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R.122-9 du code de l'environnement, à savoir :

- le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par les articles L.122-1-1 et R.122-9 du code de l'environnement ;
- rendre cet avis public par voie électronique sur son site Internet.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L.122-1-1 I du code de l'environnement, cette décision prendra en considération le présent avis.

1- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Sommaire de l'avis

1. Procédures.....	4
1.1. Soumission à étude d'impact.....	4
1.2. Procédures d'autorisation.....	4
2. Présentation du dossier.....	4
2.1. Contexte général et objectifs.....	5
2.2. Concertation, gouvernance, cadrage préalable.....	6
3. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	6
4. Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de santé dans le projet.....	6
4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	6
4.2. Avis sur la présentation du projet et l'analyse de son articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés.....	7
4.3. Avis sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....	8
4.4. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux.....	8
5. Conclusion.....	12

Avis

1. Procédures

1.1. Soumission à étude d'impact

Le projet de redéploiement du port de Cavalaire-sur-Mer, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L.122-1 et R.122-2 du code de l'environnement.

Déposé le 22 mai 2017 au titre d'une autorisation environnementale unique, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 9b, 11b et 25a du tableau annexe de l'article R.122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017. Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

1.2. Procédures d'autorisation

Le projet est concerné par les rubriques 4.1.1.0 et 4.1.2.0 de la nomenclature loi sur l'eau au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement. Le projet relève d'une autorisation environnementale unique applicable pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à une autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement. Cette autorisation unique inclut la procédure d'autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces protégées. Le projet est soumis, par ailleurs, à une déclaration de projet qui n'entre pas dans le cadre de l'autorisation environnementale unique.

2. Présentation du dossier

La carte ci-dessous présente la localisation du projet (figure 1).

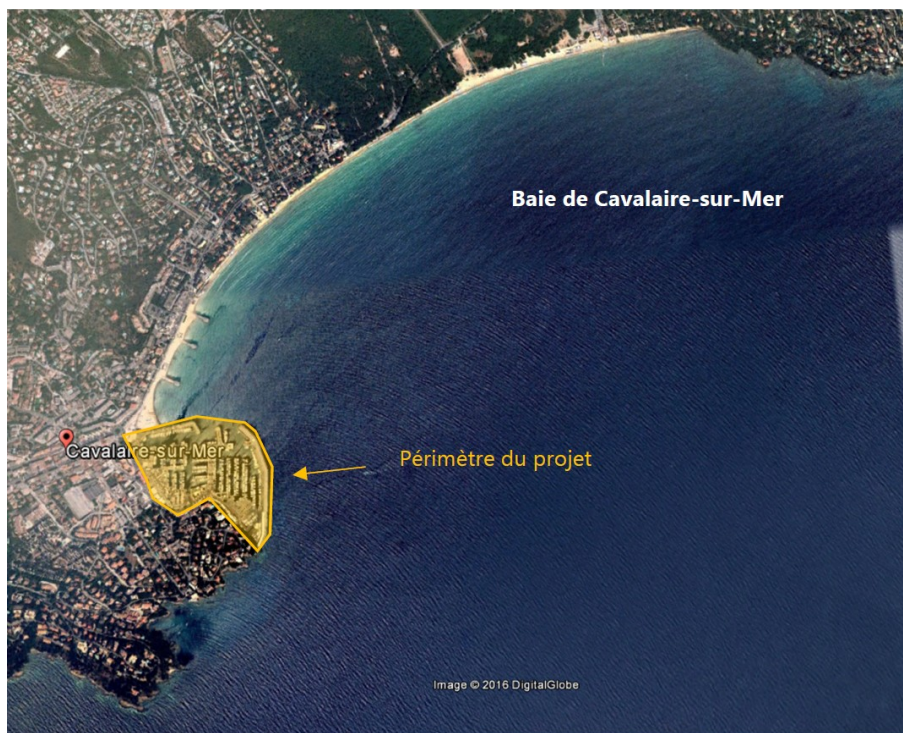


Figure 1: localisation du projet (source : étude d'impact)

2.1. Contexte général et objectifs

Le port de Cavalaire-sur-Mer, certifié « port propre » en 2015, est majoritairement un port de plaisance et abrite de nombreuses activités et services. La commune est propriétaire de son port². Le projet de redéploiement du port de Cavalaire-sur-Mer s'inscrit dans une stratégie globale de développement social, économique et environnemental ; l'objectif affiché étant de créer un ensemble harmonieux en meilleure connexion avec le centre-ville qui valorise le potentiel du site et qui pérennise durablement l'activité sociale et économique du port en s'adaptant aux évolutions de la plaisance.

Les travaux seront réalisés par voie terrestre et maritime. Ils consisteront notamment :

- à la réunification des ports actuels et à l'optimisation du plan d'eau,
- à l'aménagement de liaisons de la plage du centre-ville, de la promenade de la mer et du ruisseau de la Castellane avec le port,
- à l'aménagement de l'espace du parking René Revest, de l'esplanade, de la place Sainte Estelle, du chantier naval et à la construction d'une capitainerie,
- à la suppression du môle Marc Pajot actuel,
- à l'intégration de modes doux de circulation avec des aménagements paysagers,
- à la démolition du bâtiment AZUREVA et à la reconstruction de bâtiments de substitution ;

Ces travaux sont prévus d'avril 2018 à juillet 2019 et se dérouleront en deux tranches.

La figure ci-dessous présente le plan masse du projet retenu par le maître d'ouvrage.



Figure 2 : plan masse du projet (source : étude d'impact)

2- Arrêté préfectoral du 24 juin 2009 « portant transfert de propriété du port de Cavalaire à la commune de Cavalaire ».

2.2. Concertation, gouvernance, cadrage préalable

L'élaboration du projet s'est appuyée en amont sur une « étude prospective et d'opportunité » sollicitant les habitants de la commune et usagers du port. Cette démarche participative permet au projet de répondre à un besoin local exprimé. L'ensemble des acteurs, professionnels et usagers présents sur le port ont participé à l'élaboration de la solution retenue lors de plusieurs réunions de concertation organisées par la commune de Cavalaire-sur-Mer.

Dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale, le pétitionnaire a sollicité un cadrage préalable³ auprès de l'autorité environnementale qui a permis de préciser les attentes quant à la prise en compte de l'environnement par le projet.

3. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux du territoire identifiés par l'autorité environnementale et susceptibles de présenter des sensibilités vis-à-vis du projet sont les suivants :

- la préservation de la biodiversité,
- l'insertion paysagère du projet,
- l'impact sur la qualité des eaux et des sédiments ;

4. Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de santé dans le projet

4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique

Sur la forme, le dossier comporte quelques faiblesses.

L'étude d'impact est un chapitre du dossier principal de même niveau que ceux relatifs notamment à la présentation de la maîtrise d'œuvre et des procédures réglementaires ou encore à l'emplacement des travaux et des ouvrages. Ce choix amène à une redondance d'information et à des manques sur le contenu de l'étude d'impact dont certains éléments se retrouvent dans les autres chapitres. A titre d'exemple, la description du projet, le phasage des travaux, les données relatives à l'agitation dans le port et le dimensionnement des ouvrages sont des informations qui ne se retrouvent pas ou de manière très peu précise dans l'étude d'impact. Par ailleurs, certaines illustrations restent difficilement lisibles et accessibles (mise en page, légende trop petite, absence d'échelle, etc.) et la numérotation des pages du dossier et des annexes n'est pas continue.

De plus, certaines parties exigées par le R.122-5 du code de l'environnement revu par la réforme de l'évaluation environnementale⁴ n'apparaissent pas dans l'étude d'impact, notamment :

- l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet,
- les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique ;

Sur le fond, les enjeux relevés dans l'état initial sont difficilement identifiables et ne semblent pas avoir été hiérarchisés. Un tableau de synthèse des enjeux environnementaux à la fin de l'état initial aurait été apprécié.

3- Le 15 juin 2016 et le 21/02/2017

4- Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes

Enfin, l'évaluation environnementale est fondée sur des méthodes qui ne sont pas correctement exposées dans le chapitre dédié (5.10) et dont les limites relatives aux études engagées, à la robustesse des hypothèses retenues et aux résultats obtenus ne sont pas analysées.

L'autorité environnementale recommande de veiller au caractère autoportant de l'étude d'impact et de compléter cette étude à la lueur de la réforme réglementaire du R.122-5 du code de l'environnement. Elle recommande également, pour une meilleure lisibilité pour le public, de revoir les remarques de forme et de fond relevées.

Le **résumé non technique** n'est pas facilement accessible par le public. En effet, ce résumé se retrouve dans les annexes dont la liste ne renvoie pas à une numérotation. La retranscription des principales conclusions de l'étude d'impact aurait pu être simplifiée notamment pour réduire le nombre de pages (55 pages). Néanmoins, il aborde correctement l'ensemble des parties de l'étude d'impact et présente les cartes et figures nécessaires à la bonne compréhension du projet.

Conformément à l'article L.414-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une **évaluation de ses incidences sur le site Natura 2000** susceptible d'être concerné, dont le rapport est en annexe du dossier et dont les conclusions sont reprises dans l'étude d'impact. L'analyse de cette partie est traitée dans le chapitre dédié du présent avis.

4.2. Avis sur la présentation du projet et l'analyse de son articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés

Présentation du projet

La description du projet est présentée dans le chapitre 4.5 du dossier.

Les différents éléments du projet qui comporte une partie terrestre avec les aménagements urbains et la requalification des espaces et une partie marine avec la réorganisation des mouillages et la modification de la structure du port sont correctement décrits. Les modalités d'exploitation et de gestion du futur port notamment la gestion environnementale sont bien expliquées.

Le dimensionnement du projet ainsi que la mise en œuvre de buses d'avivement avec agitateur de débit se basent sur les résultats issus d'une modélisation multidimensionnelle (2D/3D) de courantologie et de renouvellement des eaux dans le port. Ce modèle démontre qu'avec les nouvelles installations le renouvellement des masses d'eau du port devrait être assurée.

Le phasage des travaux est présenté principalement à l'aide de la cartographie sans préciser de manière fine le déroulement des travaux pouvant inclure des aménagements spécifiques sur terre comme en mer.

L'autorité environnementale recommande de préciser les éléments constitutifs de la phase travaux notamment l'organisation du chantier, les modalités d'installation du matériel, la provenance des matériaux utilisés ainsi que leurs modalités d'acheminement. Il est, en effet, important de décrire cette phase susceptible de générer de forts impacts sur l'environnement. L'autorité environnementale recommande également de préciser le devenir des matériaux après la phase de démolition de certains éléments constitutifs du port actuel.

Articulation avec les plans/programmes

L'articulation du projet avec les plans, schémas et programmes est présentée dans plusieurs chapitres du dossier (5.2.5, 5.2.9, 5,7).

Sous réserve de la bonne mise en œuvre des mesures prévues en phase travaux et en phase exploitation, l'étude démontre de manière satisfaisante la cohérence, voire la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes environnementaux qui ont un lien avec celui-ci. Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur, se situant, en effet, en zone UH (comprenant 2 secteurs UHa et UHb) qui couvre les espaces résultant des travaux d'endiguement des ports privés et publics de plaisance.

Néanmoins, d'autres documents sont présentés sans analyse de la compatibilité du projet avec leurs objectifs. Il s'agit notamment de la stratégie mer et littoral de la région PACA, du schéma départemental de la mer et du littoral et du plan d'action du programme d'aménagement côtier pour la zone côtière du Var. D'autres documents sont également présentés mais n'ont à priori pas de rapport avec le projet (schéma régional d'aménagement des forêts des collectivités, schéma régional de gestion sylvicole des forêts privées).

L'autorité environnement recommande de proportionner l'analyse de l'articulation du projet avec les schémas/plans/programmes ayant un rapport direct avec celui-ci. Elle recommande également de prendre en considération le risque de submersion marine expliqué par le porté à connaissance « submersion marine » concernant la commune de Cavalaire-sur-Mer⁵ ainsi que la charte du parc national de Port-Cros.

4.3. Avis sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées

Deux variantes envisagées ont été étudiées au chapitre 5.6 du dossier. Ces deux solutions ont été présentées aux services de l'État.

L'argumentaire proposé repose principalement sur des considérations techniques et économiques. Une analyse multicritères des différentes solutions envisagées aurait permis de clarifier les raisons des choix d'aménagements retenus. A titre d'exemple, il n'est pas cité dans le texte les raisons environnementales qui amènent à supprimer le quai Marc Pajot, ni celles qui amènent à maintenir le centre d'animation. D'un point de vue du paysage, l'hypothèse 2 montre l'ébauche d'un vrai projet de reconquête du port avec la réorganisation du secteur commercial. Il est d'ailleurs précisé dans le dossier (p.400) que la suppression de ce centre d'animation aurait permis une amélioration de l'aspect paysager du site, de son intégration dans la ville, de sa gestion environnementale mais également de sa sécurité.

L'autorité environnementale recommande de revoir la justification des choix par le prisme de l'environnement notamment au regard des enjeux identifiés par le pétitionnaire dans son dossier et soulignés par l'autorité environnementale dans le présent avis. Elle recommande également de faire figurer dans ce chapitre le plan de la solution retenue afin de pouvoir comparer les variantes envisagées.

4.4. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux

L'analyse de l'état initial, présentée dans le chapitre 5.2 du dossier, aborde les principaux aspects de l'environnement du territoire concerné. Toutefois les évolutions de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ne sont pas abordées et les enjeux sont difficilement identifiables dans le dossier.

L'analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales (marine et terrestre) est présente au chapitre 5.4. L'étude prend en compte les impacts du projet liés à la phase de travaux et la phase exploitation. Les effets de la déconstruction d'ouvrages sont également traités. Ils sont correctement caractérisés (temporaires, permanents, directs, indirects) et l'analyse conclut à la présence d'impacts du projet sur certaines thématiques qui nécessitent la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Les mesures prévues sont présentées dans le chapitre 5.8 du dossier. Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude définit les mesures pour éviter, réduire, compenser et accompagner les incidences du projet suivant la doctrine du même nom. La mise en œuvre des mesures en phase travaux, l'efficacité des mesures prévues ainsi que le suivi des mesures compensatoires seront encadrés par un coordinateur environnemental. La commune de Cavalaire-sur-Mer s'engage à communiquer aux services de l'État les résultats de suivi.

5- http://statique.sigvar.org/virtual/1/lots/SUB_MARINE_EAIP_CAVALAIRE_MAI2017.pdf

L'autorité environnementale recommande d'accompagner les mesures d'éléments chiffrés relatifs à leurs coûts. Elle recommande également de faire apparaître de manière explicite (sous forme de tableau par exemple) l'analyse des effets résiduels du projet après la mise en œuvre des mesures et ce, en phase travaux et en phase exploitation.

L'autorité environnementale rappelle que l'ensemble des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi seront, retranscrites dans la décision d'autorisation du projet, conformément à l'article L.122-1 du code l'environnement .

4.4.1 Milieux naturels et espèces associées, y compris incidences Natura 2000

Le projet se situe dans l'aire optimale d'adhésion et dans l'aire maritime adjacente du parc national de Port-Cros. Sa partie marine est également concernée par le site Natura 2000 « Corniche varoise » et par le sanctuaire Pélagos. Enfin il se trouve à proximité de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique en mer de type II « herbiers de Posidonie de la baie de Cavalaire ».

Les campagnes d'investigation terrain, réalisées en septembre 2015 à la fois sur le milieu marin et le milieu terrestre, se sont concentrées sur un secteur d'étude correctement défini comprenant une aire d'étude immédiate et secondaire. La méthodologie d'inventaire est abordée dans cette partie et les cartes présentes dans le dossier (p.231 et 234) permettent d'identifier les habitats et localiser les espèces à enjeux. L'effort d'inventaire semble suffisant pour identifier les principaux enjeux écologiques compte-tenu du caractère largement anthropisé de la zone du projet.

Concernant le milieu marin, les principaux enjeux écologiques identifiés sont les suivants :

- présence de plusieurs espèces patrimoniales dans l'enceinte du port : mérours dans le port (espèce en danger sur la liste rouge mondiale de l'UICN⁶), hippocampe moucheté, denté commun (vulnérable sur liste rouge européenne et mondiale de l'UICN), langouste (vulnérable liste rouge mondiale UICN),
- présence d'herbiers de posidonies fragmentés, de quelques mérours et d'une grande nacre à proximité de la digue principale côté mer. L'herbier de posidonies et l'herbier de cymodocée ne sont pas présents dans l'enceinte du port.

La partie Est du port est de meilleure qualité écologique grâce à un meilleur renouvellement des eaux (moins de turbidité) et une profondeur plus importante.

Concernant le milieu terrestre, le principal enjeu écologique, compte-tenu du caractère anthropisé du site, concerne uniquement les nids d'hirondelles de fenêtre localisés en grande partie sur la maison de la mer, bâtiment destiné à être détruit. Concernant les continuités écologiques, le dossier signale à juste titre l'absence d'enjeux. Par ailleurs, le pétitionnaire aurait pu se dispenser de présenter certains types de milieux absents dans la zone du projet (milieu forestier par exemple).

Bien que l'analyse de l'état initial de la biodiversité soit proportionnée, l'autorité environnementale regrette l'absence d'une analyse dynamique permettant de comprendre les évolutions du milieu naturel ainsi que l'absence de synthèse des enjeux de biodiversité.

L'état initial signale des enjeux de biodiversité notables pour certains habitats et espèces marines ainsi que pour l'hirondelle de fenêtre. De par la nature du projet qui requiert une emprise supplémentaire et la déconstruction de bâtiments et d'ouvrages immergés colonisés par la faune et la flore marine, des destructions directes sont à attendre.

La destruction directe des nids d'hirondelles de fenêtre, espèce protégée au niveau national, est désigné comme un « impact potentiel fort » dans le dossier (p.371). L'autorité environnementale souligne que cet impact est certain et non pas potentiel. Le maître d'ouvrage a déposé une demande de dérogation à la destruction de cette espèce protégée qui nécessite la justification de

6- Union Internationale pour la Conservation de la Nature

l'intérêt public majeur du projet, de l'impossibilité d'éviter cette destruction et la mise en œuvre de mesures compensatoires. Les autres espèces marines fixées sur les enrochements existants seront également détruites. Cependant, le potentiel recolonisateur de ces espèces sur les nouveaux enrochements qui se situeront dans la zone des 10m permet de conclure que le renouvellement compensera la perte.

L'autorité environnementale souligne une erreur concernant la caractérisation des impacts dans le tableau de synthèse des impacts en phase travaux. En effet, la destruction d'habitats n'est pas un effet à caractère temporaire.

Les mesures d'évitement et de réduction sont cohérentes avec l'analyse du milieu naturel. Ces mesures sont pour la majorité liées à la phase de travaux. Pour les habitats et espèces marines identifiés, la mise en œuvre de ces mesures ainsi que leur suivi permet de maîtriser les impacts du projet sur ce milieu. Une mesure d'accompagnement en faveur de la recolonisation du mérout et de l'hippocampe moucheté est présentée et consiste à la mise en place d'un système de « Biohuts »⁷ permettant la réhabilitation de la fonction écologique de nurserie des petits fonds rocheux et sableux. Les mesures de suivi concernant les habitats et espèces marines sont suffisantes. Le suivi de l'efficacité des « Biohuts » et les autres résultats de suivi devront être transmis régulièrement sur la durée prévue aux services de l'État.

Concernant le milieu terrestre, la mesure compensatoire consistant à la réhabilitation des nids d'hirondelles détruits (2 nids créés pour un détruit) sera réalisée. Sous réserve d'un bon accompagnement, cette mesure est de nature à compenser l'atteinte à la conservation des populations d'hirondelles de fenêtre. Un suivi de la recolonisation des nids sera réalisé par un écologue. L'autorité environnementale rappelle que l'obtention de la dérogation à la destruction de cette espèce est nécessaire avant tout commencement des travaux.

Concernant l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée en annexe 1 du dossier. Le projet est concerné par le site Natura 2000 n°FR9301624 « Corniche Varoise » (zone spéciale de conservation). Compte tenu de l'absence d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire dans l'enceinte du port et sous réserve de la bonne maîtrise du risque de pollution des eaux, l'évaluation conclut de manière justifiée à une absence d'incidences significatives sur l'état de conservation des habitats et espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 concerné.

4.4.2 Paysage

Le site du projet s'inscrit dans un secteur portuaire proche du centre-ville. Le projet de redéploiement du port est présenté à plusieurs reprises comme une opportunité de mise en valeur de ce secteur et de reconnexion avec le centre-ville. Les documents d'urbanisme présentés dans le dossier mettent l'accent sur cet équipement majeur pour l'économie de la commune. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme de la commune situe le port dans un secteur où l'enjeu de la diversité des constructions est important et engage une réflexion sur un projet urbain « cœur de ville ».

L'analyse paysagère, en annexe du dossier, précise les grandes entités structurantes du centre-ville. Néanmoins, les plans issus de cette analyse sont trop schématiques et s'agissant d'un projet urbain, l'environnement du projet devrait être dessiné sur ces plans et des coupes urbaines devraient être présentées. Les descriptions thématiques ne font jamais l'objet de synthèses et les enjeux paysagers ne sont ni hiérarchisés ni spatialisés.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'analyse paysagère notamment dans l'identification des enjeux paysagers et dans l'argumentaire sur la nécessité de transformations lourdes de l'espace du port. Elle recommande également d'intégrer les éléments de l'analyse paysagère, présentées en annexe, dans l'étude d'impact.

7- Biohut® est un habitat artificiel qui permet de réhabiliter la fonction écologique de nurserie des petits fonds rocheux et sableux qui ont été dégradés par la construction d'aménagements côtiers.

Concernant la recherche de continuité avec le centre-ville, le débouché de l'avenue de la République mériterait d'être mis en valeur notamment grâce à l'opportunité de mise en perspective sur la mer, par la démolition de la maison de la mer.

L'objectif de requalification du paysage urbain devra être davantage étayé au regard des choix d'aménagement présentés :

- aménagement d'un giratoire à caractère routier au débouché de l'axe du boulevard,
- création d'une allée piétonnière peu qualitative et peu sécurisée sur le plan de la défense incendie (point 19 de la page 35 du rapport d'analyse urbanistique et paysagère) dans le prolongement de l'avenue Charles de Gaulle.

De plus, il est difficile de positionner certains bâtiments prévus, présentés sous forme de modélisation 3D dans le dossier, sans schéma global d'aménagement.

Concernant les déplacements, l'opportunité de transports alternatifs à la voiture, qui est un objectif du projet, est peu mis en évidence (aucune piste cyclable ne se retrouve sur les plans du projet). De plus, l'aménagement de la promenade se trouve au croisement de voies circulées (stationnement des commerces et livraisons, stationnement du casino et de la médiathèque). Par ailleurs, la modification du plan de mouillage prévoit un certain nombre de places pour les bateaux de plus grande longueur (> 20m). Il conviendrait d'étudier les éventuels reports de mouillages aux alentours du port et dans la baie pouvant avoir potentiellement un effet sur le paysage.

L'autorité environnementale recommande de renforcer l'argumentaire sur la recherche de continuité de l'espace portuaire avec le centre-ville en présentant notamment les aménagements et éléments paysagers concourant à cette connexion.

Par ailleurs, concernant le recouvrement de l'embouchure du ruisseau de la Castellane, l'autorité environnementale recommande d'étudier l'analyse d'une solution de renaturation du ruisseau permettant une expression de la nature dans un milieu fortement artificialisé.

Enfin, l'autorité environnementale regrette que la flore locale et indigène ne soit pas mise en valeur dans le projet de végétalisation des espaces.

4.4.3 La qualité des eaux et des sédiments

La commune de Cavalaire-sur-Mer est concernée par plusieurs masses d'eau (superficielle et souterraine) identifiées par le SDAGE⁸ du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021. La qualité des eaux et des sédiments du port a fait l'objet d'un suivi de 1999 à 2008 dans le cadre du réseau de surveillance de la qualité des eaux et des sédiments des ports maritimes (REPOM). D'autres prélèvements et analyses ont été faits de 2011 à 2014 au niveau du rejet du Rio merda et de la Castellane. Le plan d'échantillonnage est satisfaisant et représentatif bien que les analyses mériteraient d'être actualisées.

La présence de cuivre est observée au niveau du port public notamment dû à l'exutoire du Rio merda. Concernant le port privé, l'activité du chantier naval est sans doute à l'origine de la pollution en cuivre, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), polychlorobiphényle (PCB) et tributylétain (TBT) détectée dans les sédiments (peinture antifouling). Concernant la Castellane, l'ensemble des éléments analysés ont des teneurs inférieures aux niveaux N1 et N2 de référence⁹. Cependant la qualité des eaux de baignade à ce niveau dépend largement des épisodes pluvieux amenant la pollution de la ville en mer.

Les modalités de travaux et les mesures prévues en phase chantier sont de nature à ne pas dégrader la qualité des eaux et des sédiments marins. Un suivi régulier de la turbidité lors de la phase chantier permettra, le cas échéant, de stopper les travaux. Le dossier précise que l'exutoire

8 - Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

9- Arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0,

du Rio merda ne sera pas modifié et que les sédiments à ce niveau (pollués en cuivre) ne feront pas l'objet de dragage ou d'une extraction. Par ailleurs, les buses d'avivement avec agitateur seront de nature à améliorer le renouvellement des eaux dans le port (notamment celle du bassin Ouest) et donc d'améliorer leur qualité. La qualité des eaux de baignade de la plage à proximité du port, directement concernée par l'exutoire de la Castellane, devrait être améliorée par le prolongement de l'exutoire au large. Des mesures de suivi de la contamination chimique des sédiments portuaires de la zone d'aménagement une fois les travaux réalisés sont prévues.

4.4.4 Concernant l'évaluation sanitaire

Les impacts sur la santé concernent les impacts sonores, vibrations, turbidité et risque de pollution accidentelle lors de la phase travaux. Sous réserve de la bonne mise en œuvre des mesures (filets anti-MES¹⁰, suivi de la turbidité, contrôle visuel du plan d'eau, respect des normes de chantier, balisage et signalement des travaux), les effets du projet sur la santé pourront être encadrés.

L'autorité environnementale rappelle que les services de l'agence régionale de santé devront être immédiatement informés en cas de dégradation de la qualité des eaux de baignade.

4.4.5 Concernant l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus

Le dossier présente le projet de protection des plages de Cavalaire-sur-Mer. Les liens de fonctionnalités entre le projet de protection des plages et celui du port sont correctement présentés dans le dossier. Cela concerne notamment la dynamique sédimentaire naturelle de la baie qui est modifiée par la présence du port entraînant un appauvrissement en sable de la zone au droit de la plage du centre-ville et le constat du recul du trait de côte.

Les projets se feront de manière concomitante et des effets cumulés, correctement identifiés et appréhendés dans le dossier, sont attendus notamment lors de la phase de travaux.

Pour une bonne lisibilité des effets cumulés, l'autorité environnementale aurait souhaité voir apparaître dans le dossier les résultats d'une modélisation de la dynamique hydrosédimentaire de la baie qui prend en compte, dans ses données d'entrée, la présence des aménagements des deux projets (plages et port).

5. Conclusion

L'étude d'impact relative au projet de redéploiement du port de Cavalaire-sur-Mer présente quelques faiblesses sur la forme notamment concernant la lisibilité de certaines cartes et l'identification des enjeux. De plus, le contenu de l'étude d'impact nécessite d'être actualisé au titre de la réforme de l'évaluation environnementale modifiant le contenu de l'étude d'impact (R.122-5 du code de l'environnement).

Concernant la justification des choix d'aménagement du projet, l'argumentaire doit prendre en compte le critère environnemental au regard des enjeux identifiés lors de l'état initial. Ceci ne transparaît pas suffisamment dans le dossier.

Néanmoins sur le fond, l'étude d'impact respecte la démarche « éviter, réduire, compenser » de manière proportionnée aux enjeux qui sont bien identifiés concernant la biodiversité et la qualité des eaux et des sédiments.

Concernant la prise en compte du paysage, l'étude présente des insuffisances et devrait être complétée sur les points suivants :

- l'identification des enjeux paysagers,
- la justification des choix dans la recherche de continuité entre l'espace portuaire et le centre-ville (présentation des aménagements et éléments paysagers concourant à cette connexion),

10- Matières en suspension

- la prise en compte de la nature en ville dans l'élaboration du projet (réflexion sur la renaturation de l'embouchure de la Castellane, choix d'espèces locales et indigènes).

Pour la MRAe et par délégation,

le Président,



Jean- Pierre VIGUIER

