

DOSSIER DE CONCERTATION

Requalification du quai Dezoums

Un projet pour le développement du port de Port-Vendres



cg66.fr/concertation-port-de-port-vendres

L'Accent catalan de la République française

S O M M A I R E

p 3

1. PREAMBULE

p 4

2. LES ENJEUX DE LA CONCERTATION

p 4

2.1 Objet et cadre réglementaire

p 4

2.2 La place de la concertation dans le processus d'élaboration du projet

p 5

2.3 Les modalités de concertation

p 6

3. UNE MODERNISATION DU PORT À ENGAGER POUR LE REVITALISER

p 6

3.1 Une forte relation ville-port

p 6

3.2 Un environnement riche

p 8

3.3 L'impact du port sur le cadre de vie

p 8

3.4 Le port comme outil économique et logistique à différentes échelles territoriales

p 13

3.5 Une configuration actuelle du port qui menace l'activité commerciale

p 14

3.6 Vers une diversification de l'activité du port de Port-Vendres

p 14

3.7 Le programme des études du nouveau projet

p 16

4. LES CARACTERISTIQUES DU PROJET ET ANALYSE DES SCENARIOS

p 16

4.1 Les scénarios étudiés et non retenus

p 16

4.2 Scénario 1 : sans la requalification du quai Dezoums

p 17

4.3 Scénarios 2a et 2b du projet de requalification du quai Dezoums

p 17

4.3.1 Caractéristiques communes aux scénarios 2a et 2b

p 19

4.3.2 Caractéristiques spécifiques au scénario 2a de requalification du quai Dezoums avec le maintien des bâtiments de l'ancien hôtel des tamarins

p 20

4.3.3 Caractéristiques spécifiques au scénario 2b de requalification du quai Dezoums avec la démolition des bâtiments de l'ancien hôtel des tamarins

p 21

4.4 Retombées socio-économiques des scénarios de requalification du quai Dezoums avec ou sans maintien des bâtiments de l'hôtel

p 21

4.5 Impacts sur l'environnement des scénarios de requalification du quai Dezoums avec ou sans maintien des bâtiments de l'hôtel

p 22

4.5.1 Qualité des eaux et biodiversité marine

p 22

4.5.2 Impacts sur le paysage

p 23

4.5.3 Bruit

p 23

4.5.4 Pollution atmosphérique

p 23

4.5.5 Agitation

p 26

4.6 Mesures d'accompagnement

p 26

4.7 L'analyse comparative des différents scénarios

p 28

5. LES MODALITÉS DE REALISATION DU PROJET

p 28

5.1 Le bilan de la concertation et la poursuite des études

p 28

5.2 Le coût et le financement

p 28

5.3 Le calendrier du projet

p 29

6. ANNEXE

1. PREAMBULE

UN PROJET STRATEGIQUE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE DE PORT- VENDRES

Le projet de requalification du quai Dezoums est un élément d'une politique plus large que le Conseil Général souhaite engager pour la revitalisation du port de Port-Vendres. Il s'agit d'investir pour maintenir les recettes du port de façon à pérenniser la solidarité entre les diverses activités portuaires. Le port de Port-Vendres a la caractéristique d'être un port complet avec beaucoup d'activités, c'est un port dans la ville. L'histoire de la ville est indissociable de celle du port, l'objectif n'est pas de faire un projet pharaonique, mais un projet équilibré. Port-Vendres a un outil avec le port de commerce qui fonctionne puisque le trafic s'est maintenu malgré la crise. La qualité de travail à Port-Vendres est un fait reconnu de la part des opérateurs maritimes et nous assure leur fidélité. Mais comme tous les outils pour assurer leur productivité, il faut savoir investir pour qu'ils restent performants. La prétention n'est pas la croissance d'une seule activité, mais de maintenir l'existant et de donner une chance aux opportunités de diversification.

Nous avons d'ores et déjà engagé des actions qui vont dans le sens d'une revitalisation des activités :

- Un diagnostic de tous les quais pour vérifier leur stabilité et leur solidité pour établir un programme de réfection
- La construction d'un bâtiment portuaire, qui sera concédé à l'actuel gestionnaire de la poissonnerie de la criée (ce qui permettra le réaménagement et la sécurisation de l'ensemble de la zone de pêche)
- La maintenance générale de divers équipements portuaires: terre-plein, mât à signaux, bâtiments....
- Nous avons aussi, aux côtés de la CCI et de la Région, participé au financement d'une nouvelle grue dont la CCI, concessionnaire, vient de faire l'acquisition. Cette grue est opérationnelle depuis début novembre.

Enfin une réflexion sera engagée pour trouver un nouvel usage à des bâtiments actuellement en désuétude afin d'assurer leur réhabilitation et leur participation à la vie active du port.

Tous les espaces dont le Conseil Général a la responsabilité seront ainsi passés en revue, pour optimiser leurs usages au profit du développement économique et du maintien de l'emploi.

Le réaménagement du quai Dezoums est une composante de cette politique de consolidation de toutes les activités portuaires :

Trois types d'objectifs guideront cette opération :

→ Des objectifs économiques :

- Sécuriser l'activité commerce. Aujourd'hui, un problème sur un quai, et c'est un bateau qui doit se dérouter avec le risque de perdre le trafic.
- Maintenir les emplois.
- Améliorer la sécurité des manutentionnaires et donc diminuer les accidents du travail.
- Envisager une diversification de l'activité basée sur l'accueil de navires RO/RO, ROPAX¹, ou de croisière.

→ Des objectifs territoriaux :

- Garantir un développement harmonieux et cohérent du territoire, respectueux des populations environnantes et utilisatrices.

→ Des objectifs environnementaux :

- Prendre en compte les impératifs environnementaux dans toutes les déclinaisons des objectifs précédents.

C'est donc un nouveau projet, largement et profondément étudié, qui vous est présenté aujourd'hui. Votre participation active est attendue pendant toute cette phase de concertation pour que tous vos questionnements, vos idées, vos arguments soient partagés et que la décision d'opportunité du projet se fasse sur des bases solides.

En s'exprimant, le public occupe ainsi une place essentielle dans le processus d'enrichissement de cette opération d'aménagement d'intérêt général.

¹Ro-Ro et Ro-Pax : de l'anglais Roll on-Roll off et Roll On-Roll Off-Passenger: désignent des navires pouvant transporter, dans un cas, des véhicules, dans l'autre cas, des véhicules et des passagers

2. LES ENJEUX DE LA CONCERTATION

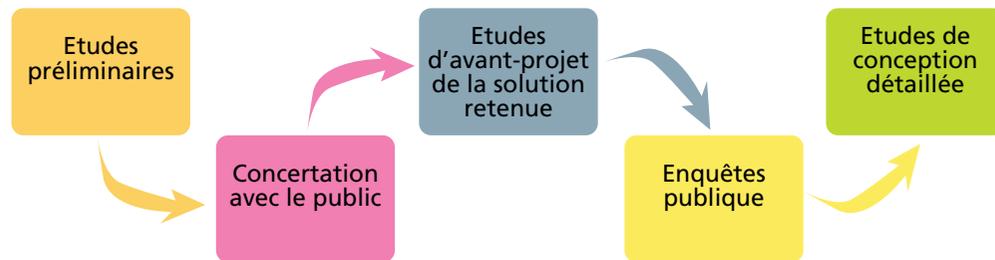
2.1 OBJET ET CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le projet de diversification du port entre dans une nouvelle phase de concertation. Le Conseil Général des Pyrénées-Orientales souhaite informer les citoyens de Port-Vendres pour qu'ils puissent s'exprimer sur ce projet qui les concerne.

Dans ce cadre, le Conseil Général souhaite intégrer à la réflexion le point de vue des citoyens, des associations, et des acteurs économiques concernés, entre autres. La démarche de concertation engagée aujourd'hui s'inscrit dans le cadre réglementaire du Code de l'Urbanisme. Conformément aux dispositions des articles L 300-1 et L 300-2, elle est portée par le Conseil Général, Maître d'ouvrage de l'opération, qui a validé les principes et les modalités de cette consultation du public à travers une délibération du 7 octobre 2013 jointe en annexe de ce dossier.

Le Conseil Général entend ainsi informer le public sur le projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation, et répondre à ses interrogations. La concertation vise également à présenter les différents scénarios envisagés et à permettre à chacun de s'exprimer sur ces options.

2.2 LA PLACE DE LA CONCERTATION DANS LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET



La réalisation d'une opération d'aménagement portuaire est un processus long et complexe qui comprend différentes étapes complémentaires. Si l'approfondissement progressif des études de conception est évidemment essentiel, il doit s'accompagner de périodes d'échanges entre le Maître d'ouvrage et le public.

La concertation réglementaire aujourd'hui engagée par le Conseil Général constitue une de ces phases d'échange dont l'objet est d'informer les riverains et tout citoyen sur ce projet et de favoriser leur expression et leur participation au processus de décision.

En s'exprimant, le public occupe ainsi une place essentielle dans le processus d'enrichissement de cette opération d'aménagement d'intérêt général.

2.2.1 Les attentes du Conseil Général

A ce stade de la vie du projet, plusieurs scénarios sont envisagés. A travers cette concertation réglementaire, le Maître d'ouvrage souhaite donc recueillir l'avis du public pour conforter l'opportunité de l'aménagement et arrêter une solution d'aménagement qui soit la meilleure possible au regard d'une série de critères transparents, et qui tienne compte, dans la mesure du possible, des remarques émises par le public. Cette solution retenue sera présentée dans un bilan de la concertation rédigé par le Maître d'ouvrage, qui fera l'objet d'une délibération du Conseil Général. Elle fera alors l'objet d'études approfondies et sera soumise à enquête publique.

La concertation est une étape essentielle vers la réalisation du projet. Le Maître d'ouvrage attend un intérêt et une participation forts du public pour arbitrer entre les différents scénarios envisagés. Le Maître d'ouvrage a déjà engagé une réflexion autour de ces scénarios. Néanmoins, c'est l'ensemble des personnes intéressées par le projet qui est aujourd'hui invité à s'exprimer à son tour pour désigner collectivement la solution qui représente à ses yeux l'intérêt général, sur la base de critères objectifs.

Le public visé par cette démarche doit par ailleurs être entendu au sens large : ce sont l'ensemble des associations du territoire, des représentants de la commune, des services de l'Etat, des organismes et chambres consulaires, des riverains, des habitants et salariés de la zone d'étude, et tous les usagers du port, qui sont aujourd'hui invités à prendre connaissance du présent dossier et à formuler les remarques, commentaires, questions, avis, propositions, et choix via l'ensemble des moyens mis à leur disposition.

2.2.2 L'information du public sur le projet

Des études préliminaires ont d'ores et déjà été menées sur ce projet de diversification du port. Plusieurs scénarios d'aménagements ont été envisagés, certains ont été écartés parce qu'ils ne répondaient pas aux objectifs fonctionnels du port. A travers la consultation du public, le Maître d'ouvrage souhaite aujourd'hui présenter les scénarios qu'il a choisis de retenir et de proposer. Le présent dossier a ainsi pour vocation première d'informer les habitants sur l'historique de ce projet, le contenu des études qui ont été menées, les caractéristiques de chaque scénario, afin qu'ils s'approprient les fruits de tout le travail mené dans les étapes précédentes de la vie du projet et qu'ils apportent leur point de vue en toute connaissance de cause. Dans cette optique, le présent dossier a été rédigé autour de deux chapitres fondamentaux qu'il est nécessaire de partager pour appréhender au mieux l'ensemble des enjeux portés par le projet :

- Une synthèse du diagnostic territorial, technique, fonctionnel et économique met en exergue la nécessité de diversifier l'activité du port pour consolider ses activités actuelles, sa contribution au développement économique du Département et de Port-Vendres, et le maintien des emplois actuels.
- Les différentes solutions d'aménagement considérées sont présentées et comparées au regard des principaux enjeux territoriaux à prendre en considération : développement économique et impacts sur l'environnement.

2.2.3 Favoriser l'expression du public

La solution qui sera finalement arrêtée n'est pas fixée à ce stade. La concertation menée est un acte de démocratie participative dans lequel le public peut non seulement exprimer un choix, mais également proposer de façon active des améliorations aux propositions du Maître d'ouvrage. Il est invité à s'exprimer librement, via des supports écrits, et de façon interactive, lors des réunions publiques. Les modalités de cette concertation ont été présentées au Maire de Port-Vendres le 2 octobre 2013 qui les a acceptées. A l'issue de cette concertation, et avec l'éclairage et les réactions du public, le Maître d'ouvrage prendra sa décision en faveur d'un scénario.

2.3 LES MODALITES DE CONCERTATION

2.3.1 Périmètre de la concertation

Afin que chacun puisse se renseigner et s'exprimer, le Maître d'ouvrage a mis en place les dispositifs de concertation suivants sur une durée de 4 semaines :

- Deux réunions publiques animées par le Conseil Général : ces réunions constituent des temps forts dans la période de concertation. Elles sont des lieux d'information et d'expression privilégiés, et sont l'occasion de dialoguer directement avec les porteurs du projet, et de poser toutes les questions que vous souhaitez formuler.

La date et le lieu de ces réunions sont les suivants :

- Réunion d'ouverture le 22 novembre à 18h00, Salle Vauban à Port-Vendres
- Réunion de clôture le 12 décembre à 18h00, Salle Vauban à Port-Vendres
- Deux réunions sur les thématiques environnementales seront organisées pendant la phase de concertation pour aborder plus précisément les impacts du projet sur l'environnement et les enjeux fonctionnels et socio-économiques associés au projet.
Ces réunions rassembleront les élus, les associations concernées dont l'objet social concerne l'environnement, l'aménagement, le cadre de vie, et des spécialistes scientifiques ou experts du domaine, préalablement invités par courrier.
- Réunion sur thématique « enjeux fonctionnels et socio-économiques du projet » : 27 novembre à 17h00 Salle 13/14 au centre Culturel de Port-Vendres
- Réunion sur thématique « impacts du projet sur l'environnement » : 5 décembre à 17h00 Salle 13/14 au centre Culturel de Port-Vendres
- Un site Internet : la plaquette de présentation du projet et le dossier de concertation sont mis en ligne sur le site internet du Conseil Général.

www.cg66.fr/concertation-port-de-port-vendres

Vous pourrez déposer vos commentaires et donner votre avis sur le projet à une adresse internet dédiée indiquée sur le site internet.

- Des registres d'expression : enfin, vous pouvez librement consulter le présent dossier de concertation aux endroits suivants, et rédiger vos remarques dans les registres publics qui l'accompagnent :
 - A Port-Vendres : Mairie de Port-Vendres, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h
 - Au Conseil Général : 30 rue Bretonneau, Perpignan, du lundi au vendredi de 8H30 à 12H00 et de 13H30 à 16H30

2.3.2 Thématiques abordées

L'objet de la concertation est de conforter l'opportunité du projet et d'opérer un arbitrage entre les solutions alternatives encore envisagées. Les caractéristiques, les avantages et inconvénients, les réponses aux objectifs et le coût de chaque projet sont présentés dans le dossier

Une analyse des solutions est également jointe, sur la base de plusieurs critères, afin que chacun se fasse un avis sur la question et puisse en faire part.

2.3.3 Portée de la concertation

A la fin de la période de concertation, le Maître d'ouvrage rédigera un bilan de la concertation qui fera l'objet d'une délibération du Conseil Général. Ce bilan rappellera les échanges qui se seront tenus et proposera un arbitrage en faveur d'une solution, en fonction des enjeux internes au projet, mais également des avis exprimés. Il proposera, si nécessaire, des adaptations techniques à la solution retenue afin de prendre au mieux en considération l'ensemble des remarques. Ce choix aura ainsi été réalisé dans la plus grande transparence pour mettre en œuvre le meilleur projet réalisable, dans le respect des enjeux territoriaux, et après écoute du public.



3. UNE MODERNISATION DU PORT A ENGAGER POUR LE REVITALISER

3.1 UNE FORTE RELATION VILLE-PORT

Les premières traces du port remontent au 6ème siècle avant JC. A vocation commerciale et militaire, le port perd avec le temps sa vocation militaire. La configuration actuelle du port est fortement marquée par la construction de la seconde moitié du 20ème siècle : le quai de la Presqu'île, le quai Dezoums et son terre-plein sont construits en plusieurs phases de 1930 aux années 1990.



Plan de 1746
(source : gallica.bnf.fr)

Actuellement, le port de commerce assure des opérations de réception, d'entreposage et de réexpédition de produits importés ou exportés par voie maritime. Comme le montre la figure ci-après, l'activité du port n'est pas seulement centrée sur le transport de marchandise : un port de plaisance d'environ 250 anneaux est aménagé dans la darse en fond de port, et un port de pêche disposant d'une criée est aménagé sur la partie nord du plan d'eau.

La ville s'est développée autour du port, et compte tenu de la topographie des lieux, la densité de l'habitat est plus forte aux abords du port que sur les hauteurs. La proximité de la ville se traduit par une diversité d'usages sur le domaine portuaire. En effet, la limite administrative portuaire englobe non seulement les terminaux de commerce, les appontements de plaisance, la criée aux poissons, les douanes, et la capitainerie, mais également le front de port et ses commerces, des monuments historiques (les redoutes du Fanal et de Mailly), des services touristiques (aire de camping-car, sorties en mer, centre de plongée), ainsi que trois plages : la plage de l'anse Christine, la plage de l'anse Mailly derrière la jetée, et la plage de l'anse des Tamarins (interdite à la baignade).

Actuellement, la gestion du port dans son ensemble relève du Conseil Général suite au transfert de compétence effectué en 1984. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales est titulaire de deux concessions :

- établissement et exploitation d'un outillage public et de terre-pleins nécessaires au commerce maritime et à la plaisance
- établissement et exploitation d'un outillage public et de terre-pleins nécessaires à l'industrie de la pêche



Vue d'ensemble du port de Port-Vendres, source : CCI

3.2 UN ENVIRONNEMENT RICHE

3.2.1 Un paysage emblématique

La frange littorale se caractérise par une côte sauvage, pittoresque, abrupte et déchiquetée. Aux alentours du port de Port-Vendres de nombreux sites d'intérêt écologique sont présents. De par la topologie de la côte, la ville de Port-Vendres est imbriquée dans une anse de la côte rocheuse des Albères. La morphologie en amphithéâtre, l'ancienneté de la ville et la qualité du bâti ancien sont autant de traits de caractères du paysage. L'authenticité du port, résultant de la mixité des activités de commerce, de plaisance et de pêche, est un point fort de l'image touristique de Port-Vendres. Le port de commerce est une activité majeure de Port-Vendres. Il participe à la dynamique économique régionale et locale. Les relations fortes entre la ville et le port constituent une dimension essentielle du paysage. L'analyse des perceptions visuelles montre, quel que soit le point de vue, la prééminence des activités portuaires de commerce dans l'espace et dans le temps particulièrement lorsque des navires de commerce sont accostés.

Prééminence du port de commerce dans l'espace et le temps, particulièrement lorsque les navires sont accostés.

Depuis la route menant au Fort Saint-Elme (point 3)

Depuis la route menant au Fort Saint-Elme, la vue offre un contraste entre, le secteur résidentiel de la ville de Port-Vendres au premier plan et le port de commerce au Sud-Ouest, adossé au Cap Béar, en second plan. De ce point de vue, les éléments structurants sont moins présents, à l'exception de la jetée et du phare.



Point de vue montrant la topographie des lieux et l'imbrication entre la ville et le port

3.2.2 Un patrimoine historique témoin du riche passé de Port-Vendres

Port-Vendres et ses alentours concentrent des sites classés et inscrits et des monuments historiques. Le site classé Cap Béar se trouve à proximité du site d'étude, soit à 200 m à l'Ouest. Le site d'étude se situe dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques de la ville de Port-Vendres, comme le montre la vue d'ensemble du port présentée précédemment.

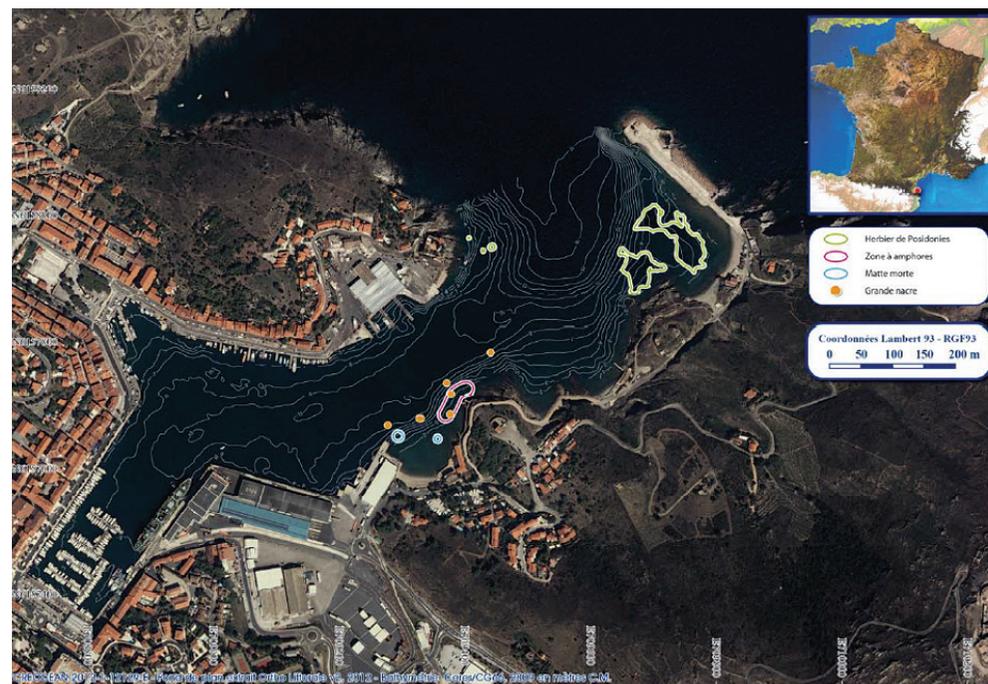
De nombreux vestiges archéologiques sont recensés dans la ville et aux alentours du port, aussi bien à terre que sous la mer. Néanmoins, sur le site même du projet, les investigations effectuées à ce jour n'ont pas mis en exergue un patrimoine de caractère remarquable et devant faire l'objet d'une conservation.

3.2.3 Un patrimoine naturel remarquable

Le patrimoine naturel à Port-Vendres est également riche et remarquable et de nombreux dispositifs de gestion et réglementaires sont mis en place afin de le préserver :

- Le Parc Naturel Marin du Golfe du Lion inclut les eaux côtières à l'extérieur du port de Port-Vendres
- Plusieurs sites Natura 2000 : Côte Rocheuse des Albères, Posidonies de la Côte des Albères, Cap Béar, Cap Cerbère
- La Réserve Naturelle Marine de Cerbère-Banyuls est située en bordure de la côte Vermeille au pied du massif cristallin des Albères (contrefort de la chaîne des Pyrénées), soit à environ 5 km du site d'étude.
- Deux acquisitions du Conservatoire du Littoral se trouvent à proximité du site d'étude : l'Anse de Paulilles (1,8 km) et Cap Béar (2,2 km).
- Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique : Côte des Albères, Versants littoraux et côte rocheuse des Albères.

L'étude de la flore et la faune marine permet de distinguer les différentes zones du port, de l'entrée du port vers les bassins portuaires.



Carte de synthèse des inventaires sous-marins (Créocéan, 2012)

- La zone rocheuse de l'entrée du port caractérisée par deux herbiers à l'Est, à l'abri de la jetée portuaire et des petites taches résiduelles d'herbiers (inférieures à 20 m²) à l'Ouest de l'entrée du port. Ces herbiers ne montrent pas de signes particuliers de dégradation. Plusieurs Grandes Nacres y ont été observées. Endémique de Méditerranée, souvent inféodée à l'herbier de posidonies, la Grande Nacre est une espèce protégée en Méditerranée, suite à son exploitation non contrôlée. La zone rocheuse est relativement riche avec 42 espèces inventoriées dont les espèces dominantes sont l'algue verte le Béret basque, la Gorgone blanche et l'Oursin noir.
- De grandes zones à dominante vaseuse avec un nombre d'espèces faible, typiques des zones de fonds de port dans l'enceinte portuaire. De plus, de nombreux macro-déchets sont observés même s'ils sont très bien colonisés et notamment par la Gorgone blanche.
- La zone du talus assurant la transition entre l'Anse des Tamarins et les fonds plus profonds, est relativement riche avec 32 espèces inventoriées : l'algue Dicyote et la Gorgone blanche sont dominantes. Toutes les espèces repérées de cette zone sont communes, à l'exception des 5 Grandes Nacres recensées entre 3 m et 9 m de profondeur, dans la zone du futur quai. Il n'y a plus d'herbiers au droit de l'anse des Tamarins et dans les bassins portuaires ; la matre morte (« racines » des posidonies) observée sur les fonds prouve la présence par le passé d'un herbier historique de Posidonies. L'anse même des Tamarins est caractérisée par des petits fonds à dominante sableuse bien oxygénés, fréquentés par des bancs de poissons dans les petits fonds.

32 espèces inventoriées dans l'anse des Tamarins, dont la grande nacre, espèce protégée.



3.3 L'IMPACT DU PORT SUR LE CADRE DE VIE

3.3.1 Des nuisances sonores modérées

Les parties Nord et Ouest du bassin de Port-Vendres sont soumises à un environnement sonore beaucoup plus soutenu que les autres secteurs portuaires du fait notamment de l'importance du trafic routier sur ce secteur (partie active de la ville et RD 114). Le secteur situé juste à l'Est du terminal fruitier subit également une pression sonore forte compte tenu des flux de véhicules sur l'avenue du Général Leclerc et la voirie interne au port ainsi que l'exposition (surplomb de l'essentiel des aires logistiques du site et proximité). Le secteur Sud-Ouest du terminal, et l'Anse des Tamarins, sont les zones les plus calmes du port, notamment de nuit. L'impact sonore des activités logistiques du port, bien que modéré, y est toutefois perçu malgré les masques apportés par les différents bâtiments du port. L'Anse des Tamarins est située en retrait de toute la partie active de la ville de Port-Vendres. Les riverains les plus proches habitent le quartier péri-urbain des Tamarins qui surplombe le site. Les habitations ou les étages les plus hauts sont plus exposés au bruit (routes, bateaux,...), que les habitations situées en pied de colline ou les étages bas qui bénéficient de l'effet de masque du relief.

3.3.2 Des émissions atmosphériques particulières aux navires à quai

Les navires à quai engendrent avant tout une pollution locale, dont les effets sont sensibles dans un périmètre géographique généralement limité. Les émissions atmosphériques de CO₂ et de polluants (NO_x, SO_x, particules) émanent des générateurs qui sont en marche à quai pour les besoins énergétiques des navires à quai : principalement l'éclairage, le chauffage, l'air conditionné, l'eau chaude, mais aussi la température contrôlée des conteneurs ou des autres marchandises, les pompes de ballastage, les équipements de manutention, chaudières et treuils d'amarrage.

Des navires qui produisent des émissions sonores et atmosphériques lorsqu'ils sont à quai.

3.4 LE PORT COMME OUTIL ECONOMIQUE ET LOGISTIQUE A DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES

3.4.1 L'activité économique du département en quelques chiffres

De manière générale, l'industrie a une part faible dans l'économie du département. L'agriculture et les services, et notamment le tourisme, sont les secteurs d'activités les plus développés dans les Pyrénées-Orientales.

L'économie du département repose principalement sur l'agriculture et le tourisme.

Le poids économique de l'agriculture catalane est de 380 millions d'euros. Les surfaces agricoles utiles représentent presque ¼ de la superficie du département, soit 142 000 ha cultivés. Avec une production annuelle de plus de 98 000 tonnes de légumes et plus de 120 000 tonnes de fruits, le département occupe une bonne place dans le classement national des départements producteurs (1ère place pour la pêche, le concombre,..., 2e pour la salade laitue,...).

Le département est par ailleurs le 11e département viticole français.

De nombreux produits du département bénéficient d'une appellation d'origine contrôlée (AOC) ou d'une indication géographique protégée (IGP), gage de leur qualité².

Concernant l'activité touristique, les Pyrénées-Orientales attirent chaque année 4 millions de touristes et 4 millions d'excursionnistes. Les dépenses réalisées par les touristes sur le territoire représentaient 1,43 milliard d'euros pour l'année 2010. Le tableau ci-dessous présente les sites les plus visités, ce qui donne un éclairage intéressant quant aux perspectives de développement de l'activité croisière à Port-Vendres et la proximité du port avec un nombre important de sites suscitant l'attrait des touristes³.

(nombre de visiteurs)	Année 2012
Site de Paulilles	240 000
Visa pour l'image	228 738
Le train jaune	202 000
Aqualand (Saint Cyprien)	195 868
Site des Bouillouses	155 000
Château Royal de Collioure	124 942
Palais des Rois de Majorque	92 451
Orgues d'Ille sur Têt	86 687
Forteresse de Salses	79 202
Bains de Saint-Thomas	75 810

Principaux sites touristiques dans les Pyrénées-Orientales (2010), source : Département

Par ailleurs, la population du département, légèrement inférieure à 460 000 habitants, est plus âgée que la moyenne avec un revenu par habitant significativement plus faible que la moyenne nationale. En effet, d'une part, la part de sa population active (55,2%) est inférieure à la moyenne nationale (58,4%), d'autre part, la part des seniors (plus de 65 ans) dans le département est 5 points supérieure à la moyenne nationale⁴.

² Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales

³ Département des Pyrénées-Orientales

⁴ INSEE 2012

3.4.2 La place du port de Port-Vendres dans le système portuaire et le transport de marchandises

Le port de commerce de Port-Vendres est un des maillons de la Plateforme Multimodale Pyrénées Méditerranée qui est un pôle logistique d'intérêt européen. Il est composé de six sites de transports et de logistique:



Source : Saint-Charles International

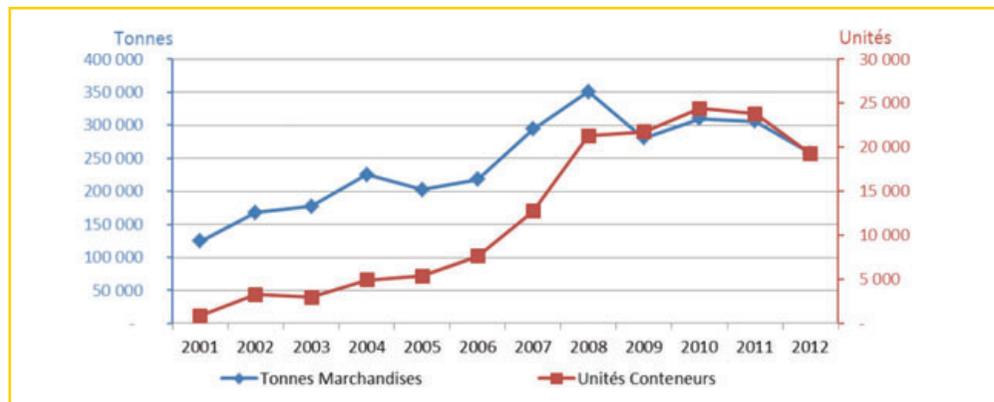
Port-Vendres, maillon du pôle logistique d'intérêt européen

Cette plate-forme, reconnue d'intérêt européen en 1997, permet de créer des synergies entre différentes activités de transport tous modes, de stockage, de transformation et de distribution de la marchandise. Elle permet ainsi de positionner le territoire dans un réseau logistique européen et international.

Bien que le port de commerce soit proche du centre-ville, ce dernier n'est pas impacté par les flux de poids lourds que le port génère. En effet, une fois que les camions sont chargés de marchandises, ils sortent du port et empruntent l'avenue du Général Leclerc (RD 86b), vers la route départementale 914 en direction des différents points de livraison. Du côté de la RD 914, l'avenue du Général Leclerc a une moyenne journalière, les jours ouvrables, de 3 300 véhicules (tous types de véhicules confondus) dont 10 % de poids-lourds. Au giratoire du port, la moyenne du trafic est de 2 300 véhicules (tous types de véhicules confondus) dont 8 % de poids-lourds. La voie dans le Domaine Public maritime (DPM) a une moyenne journalière les jours ouvrables de 4 000 véhicules (tous types de véhicules confondus) dont 7 % de poids-lourds.

La quasi-totalité de la marchandise traitée au port de Port-Vendres est composée de fruits et légumes. Ceux-ci sont conditionnés en palettes transportées dans des navires réfrigérés ou en conteneurs ; ces derniers sont disposés en pontée sur les navires réfrigérés, ou bien dans des navires porte-conteneurs.

Port-Vendres représentait le troisième port français pour le trafic de fruits en 2005 avec 202 571 t/an. Après une baisse dans l'évolution du trafic fruitier lié à la crise économique mondiale en 2009, le port recouvre une évolution croissante avec 306 037 t/an de trafic fruitier en 2010. Le port de commerce fait actuellement face à une demande croissante.



Evolution du trafic du port, source : CCI

*Entre janvier et août 2013, son trafic a augmenté de 14 % par rapport à l'année dernière

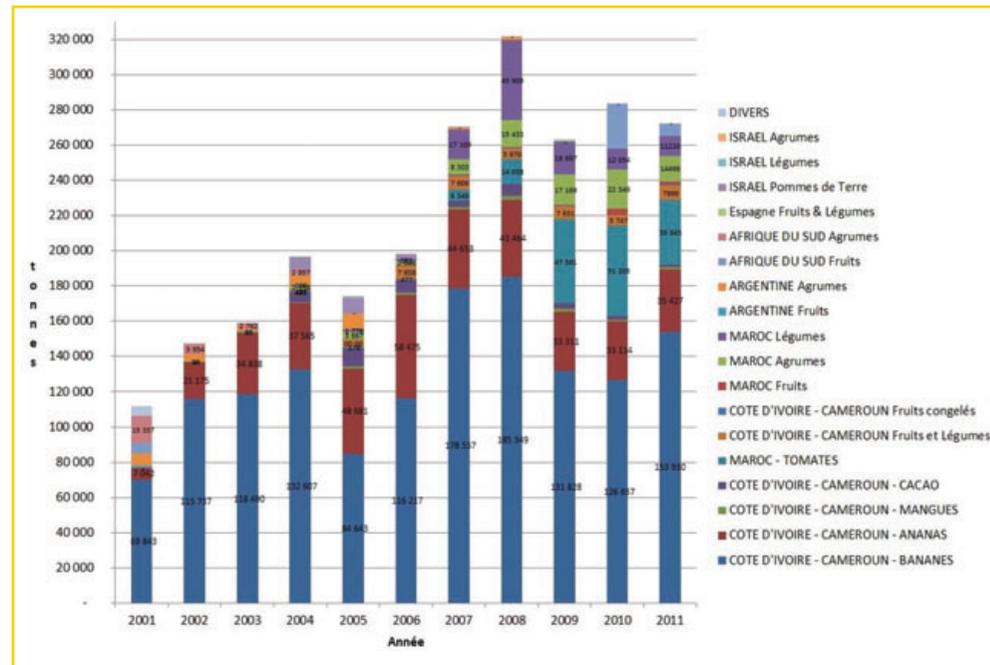
L'évolution à la hausse observable depuis 2005 est notamment due à une modernisation et gestion optimisée du port. En effet, le terminal fruitier (18 000 m², dont 17 000 m² sont des entrepôts réfrigérés) est directement accessible en bord à quai et dispose d'une capacité de stockage de 10 000 palettes. Cette zone est dotée d'outillage performant : une grue automotrice capable de décharger 40 t à 43 m, trois chariots élévateurs de 42 t (pour les conteneurs allant jusqu'à 45 pieds), un chariot élévateur de 28 t et un autre de 14 t.

trafic 2012 de fruits et légumes : 250 000 tonnes via navires réfrigérés et 20 000 conteneurs

La majorité des marchandises provient de la Côte d'Ivoire ou du Cameroun, qui représentaient 74 % des origines des importations en 2011. L'importation des tomates du Maroc se développe de plus en plus depuis 2000. Ce pays est une des principales sources d'importation de fruits et légumes du port de commerce depuis 2004 avec un part du marché de 24 % en 2011, soit 64 715 t.

L'essentiel du trafic des fruits et légumes concerne la banane (qui pèse entre 50 et 60 % du trafic) originaire de la Côte d'Ivoire et du Cameroun. Depuis l'an 2000, le trafic se diversifie. L'ananas, en provenance de la Côte d'Ivoire et du Cameroun représente 15-20 %. Le trafic import dépend fortement de la Compagnie Fruitière, en charge du trafic de banane et de l'ananas.

Le cacao est en forte baisse d'importation, par contre de nouvelles marchandises font surface comme les fruits et légumes congelés de la Côte d'Ivoire et du Cameroun ainsi que des marchandises diverses.



Répartition des principaux trafics d'importation de 2001 à 2011, source : CCI

Les exportations représentent un marché beaucoup moins important que les importations au niveau du port de commerce de Port-Vendres avec environ 5 à 10 % du marché fruitier. Elles sont essentiellement destinées au Cameroun-Côte d'Ivoire et depuis plus récemment (2009) au Maroc et sont globalement en hausse. Après une baisse abrupte dans l'évolution du trafic liée à la crise mondiale de 2009 passant de 28 901 t par an en 2008 à 17 155 t par an, le trafic est à nouveau en hausse en 2010 passant de 26 596 t par an ; puis à 33 755 t par an en 2011.

Comme le montre les statistiques ci-après, le trafic du port représente environ 120 navires par an.

	2010	2011	2012
Navires de commerce	130	104	94
Navires de croisière	11	13	17
Total	141	117	111

Nombre de navires par an, CCI

Les marchandises qui arrivent au port sont commercialisées via des grossistes, des importateurs et la Compagnie Fruitière vend également en direct sa propre marchandise. Des camions viennent chercher la marchandise dans le hangar frigorifique qui prennent la route vers des diverses destinations selon la typologie des fruits et légumes. A titre d'exemple :

- Les bananes

Les palettes de bananes débarquées à Port-Vendres sont envoyées en mûrisserie. La répartition des volumes est basée sur un principe simple qui peut évoluer en fonction des besoins du marché. Les palettes débarquées à Anvers alimentent les mûrisseries du nord de la France, tandis que celles débarquées à Port-Vendres alimentent les mûrisseries du sud de la France. Rungis peut être alimenté par les deux ports.

Les mûrisseries du groupe Compagnie Fruitière sont implantées à Rungis (12 000 tonnes), Lyon (25 000 tonnes), Bordeaux (10 000 tonnes), Toulouse (18 000 tonnes), Chateaubriant (20 000 tonnes) et Perpignan (4 000 tonnes) (source : FLD magazine fev 2012).

Des camions acheminent les fruits et légumes vers des mûrisseries et des marchés d'intérêt national implantés sur tout le territoire national.

Les volumes de bananes traités par ces mûrisseries peuvent également avoir d'autres origines. De nombreuses exceptions peuvent tout de même être notées. Par exemple, la mûrisserie de Rennes est approvisionnée par Port-Vendres et non pas par Anvers uniquement pour une question de coûts et de disponibilité des transporteurs routiers.

Cette logistique se fait par camions frigorifiques complets. Il n'y a à ce stade que très peu d'intermédiaires et ce marché est plutôt bien organisé.

- Les produits du Maroc

Les tomates et les agrumes partent également directement du port de Port-Vendres vers la grande distribution et vers les marchés d'intérêt national (MIN). Le MIN Saint Charles, premier centre d'éclatement de fruits et légumes d'Europe, traite environ 1,5 millions de tonnes de fruits et légumes par an. Port-Vendres alimente Saint Charles pour environ un tiers des fruits et légumes provenant du Maroc.

Le schéma ci-après présente quelques chiffres et caractéristiques liés au transport maritime de fruits et légumes sur la côte méditerranéenne :

Port-Vendres est actuellement le seul port de France à accueillir des navires réfrigérés de fruits et légumes.



Une qualité du service et une fiabilité de la main d'œuvre à Port-Vendres reconnus.

Le choix de Port-Vendres par les transporteurs ou compagnies maritimes repose sur deux avantages essentiels :

- La possibilité de traiter différents types de navires de fruits et légumes : navires réfrigérés et navires porte-conteneurs
- La qualité du service aux navires et à la marchandise et la fiabilité de la main d'œuvre ; en effet, Port-Vendres est reconnu pour la forte réactivité et le professionnalisme de la main d'œuvre et la forte cohésion des acteurs de la place portuaire.

La Compagnie Fruitière qui produit, expédie en palettes et commercialise les fruits et légumes confirme son intérêt pour Port-Vendres en ayant déjà investi dans des navires ayant des caractéristiques compatibles avec les capacités d'accueil du port de Port-Vendres et de certains ports africains.

En février 2013, à une question soulevée lors du débat public du projet d'extension du port de Port la Nouvelle, la Région Languedoc-Roussillon a exprimé son souci de favoriser la complémentarité des ports dans le cadre d'un système portuaire régional, à l'instar de ce qui se fait avec les ports de l'Atlantique, les ports de la Seine (GIE HAROPA regroupant le Havre, Rouen et le port de Paris, etc.). La création de l'entité «Port Sud de France» répond également à cet objectif.

Cependant il est certain que si chaque port à sa propre vocation, (Port-Vendres, port fruitier, Port-La Nouvelle port vraquier et divers, spécialisé dans les trafics à rotation lente, sans ligne régulière, Sète spécialisé dans les trafics à rotation rapide, avec une majorité du trafic effectué par des lignes régulières), il peut y avoir des trafics communs (hydrocarbures, céréales, ciment, ...)

Pour l'essentiel, ces trafics correspondent alors à un hinterland et une capacité de stockage qui leur est propre, et il n'y a en réalité que peu de réelle concurrence.

Mais surtout, il peut y avoir une réelle synergie entre les ports, tant du point de vue commercial que de l'attrait que chacun peut procurer auprès des chargeurs ou armateurs potentiels. Beaucoup de ports trouvent une telle synergie dans une stratégie de «binôme». Cette stratégie de binôme est un facteur de sécurité pour des opérateurs potentiels, qui peuvent organiser leurs trafics sans risquer d'être «prisonnier» des aléas et risques encourus s'ils sont dépendants d'un seul port.

De plus, la Région fédère sous la marque «Ports Sud de France» les ports du Languedoc-Roussillon leur donnant par là-même une visibilité concertée et partagée.



3.4.3 La croisière à Port-Vendres

En Méditerranée, en 2012, la croisière de luxe représentait 15 navires, et la croisière de masse 158 navires. Les itinéraires des circuits correspondent aux grands lieux touristiques de la Méditerranée en alternant également avec des escales dans les petits ports de charme tels que Port-Vendres, Saint-Tropez...

Port-Vendres se positionne dans un secteur haut de gamme avec des navires de croisières de petite taille (inférieure à 155 m) pouvant accoster directement au port. Ce marché reste un marché de niche face aux grandes unités opérant en Méditerranée. Les grandes unités en raison de leur longueur importante ne peuvent accoster à Port-Vendres mais peuvent mouiller au large (à Collioure, Port-Vendres, Banyuls, Argelès,...).

Port-Vendres se positionne sur la croisière haut de gamme avec des navires de petite taille pouvant accoster directement au port

	2010	2011	2012
Nombre de navires	11	13	17
Nombre de passagers	2 314	3 353	3 074

Historique des escales et du nombre de passagers, source : CCI

Les escales ont lieu d'avril à octobre/novembre. Pendant ces quelques mois, Port-Vendres accueille en moyenne une quinzaine de navires de croisière qui réalisent des circuits en Méditerranée ou en Méditerranée/Atlantique, ce qui représente plus de 3 000 passagers. Les escales des navires ne dépassent pas une journée. Les navires arrivent en matinée et repartent en soirée. Des excursions sont proposées aux croisiéristes pour visiter la région et les sites classés dont Carcassonne (patrimoine mondial de l'Unesco), Collioure ...

Actuellement, les passagers sont pris en charge à Port-Vendres par des cars et sortent du département. Le Conseil Général et le Comité Départemental du Tourisme initient une stratégie commerciale auprès des opérateurs et croisiéristes, afin que Port-Vendres devienne une destination et non plus un lieu de transit. Cela passe également par la valorisation des atouts touristiques de Port-Vendres et du Département des Pyrénées-Orientales dans laquelle le Conseil Général souhaite s'engager.

Une volonté du Conseil Général d'accompagner le développement touristique de Port-Vendres

3.5 UNE CONFIGURATION ACTUELLE DU PORT QUI MENACE L'ACTIVITE COMMERCIALE

Les limites fixées par l'arrêté préfectoral de 155 m de longueur et 8 m de tirant d'eau sont adaptées aux moyens dont dispose le port, aux infrastructures, aux conditions météorologiques locales et aux navires qui y font escale.

Les principales caractéristiques techniques du port de commerce sont les suivantes :

Infrastructure / équipement & Caractéristique

Quai de la Presqu'île équipé d'une rampe Ro-Ro⁵ 205 m de long et 8,5 m de profondeur

Quai Dezoums équipé d'une rampe Ro-Ro 90 m de long et 6,40 m de profondeur

Hangars : 18 000 m²

Terminal conteneur : 9 000 m²

Terminal roulier : 8 000 m²

Le quai Dezoums n'est plus adapté à la taille des navires qui viennent à Port-Vendres



Fonctionnalités des différents quais du port de commerce

Nota bene : le quai de la République est souvent nommé quai de la Douane dans sa partie Ouest

Suite à l'évolution de la taille des navires, la rampe Ro-Ro au quai de la Presqu'île est actuellement deux fois moins large que la rampe des navires qui viennent à Port-Vendres. Elle n'est donc plus adaptée pour l'accueil de ce type de navires.

Par ailleurs, bien que le port dispose de trois quais, sur le plan fonctionnel, le quai Dezoums n'accueille plus de navires car sa longueur est insuffisante pour les navires de 155 m. La rampe Ro-Ro du quai Dezoums est donc également inadaptée à l'accueil de ce type de navire. Il n'est plus utilisé depuis 2005.

Ainsi, du fait de l'évolution des caractéristiques des navires Ro-Ro, le port de Port-Vendres n'est plus en capacité d'accueillir sur ce quai ce type de navires.

Compte tenu de la longueur limitée du quai Dezoums au regard de la taille actuelle des navires, le port fonctionne en pratique avec deux quais : le quai de La République et le quai de la Presqu'île. Or, plusieurs contraintes sont rencontrées au quai de la République :

- La présence des bâtiments portuaires en bord à quai limite fortement les manœuvres des poids lourds ou des engins de manutention. Cette configuration ralentit les opérations de manutention, ce qui participe à diminuer l'efficacité globale et la compétitivité du port.
- Cette configuration est également accidentogène pour le personnel assurant la manutention.
- Lorsque les navires de marchandises sont accostés au quai de la République, leur cheminée est orientée vers le centre-ville. Il paraît ainsi opportun de sortir ce type d'activité du centre-ville.
- Lorsque les navires de croisières accostent au quai de la République, les passagers débarquent sur un terminal dont la vocation première est la manutention de marchandises. Ainsi, les conditions d'accueil ne sont pas adaptées à l'accueil de passagers, d'autant plus que le segment de marché visé par Port-Vendres est la croisière de luxe.
- Bien qu'une programmation des escales permette d'anticiper les escales de navires de commerce et de croisière, il arrive que pour des raisons météorologiques ou inhérentes aux croisiéristes, le quai de la République ne soit pas libre lorsqu'un navire de croisières souhaite y accoster. Or, sur ce type d'activité, il suffit de quelques indisponibilités pour que les croisiéristes se détournent vers d'autres ports ; effectivement, quelques croisiéristes souhaitant avoir une grande flexibilité et disponibilité des postes à quais se sont d'ores et déjà détournés de Port-Vendres.

⁵ Ro-Ro : de l'anglais Roll on- Roll off, se rapport aux navires rouliers munis d'une rampe par laquelle peuvent accéder des véhicules

De plus, en conformité avec le Code ISPS⁶ (Code international pour la sûreté des installations portuaires), Port-Vendres a mis en application les normes de sûreté portuaire internationales dès 2006. La réglementation internationale de sûreté portuaire impose une délimitation des zones portuaires par des clôtures, ainsi que des entrées réglementées. Dans ce contexte l'imbrication du port dans la ville et la multiplicité des activités rendent complexe la mise en œuvre de ces obligations réglementaires. L'application de cette réglementation nécessite également de pouvoir sécuriser les installations portuaires. Les dispositifs à mettre en place sont différents selon qu'il s'agisse d'un navire de marchandise ou un navire de croisière. La configuration actuelle du port rend difficile la sécurisation simultanée de ces deux activités.

La configuration actuelle du port rend complexe la mise en application de la réglementation internationale portant sur la sûreté des ports, ce qui fragilise le trafic de marchandises et la Croisière à Port-Vendres

Enfin, outre son rayonnement économique, le port de Port-Vendres génère aujourd'hui de l'ordre de 300 emplois (directs, indirects, induits)⁷. Parmi ceux-ci :

- Le C.L.T.M (Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention) qui emploie 120 personnes salariées sur Port-Vendres et génère 120 emplois indirects (transporteurs...).
- Transit Fruits, Transitaire de la Compagnie Fruitière, qui gère 95 % des trafics sur Port-Vendres et emploie 10 personnes salariées sur la commune. Transit Fruits opère de manière indépendante sur Port-Vendres.

300 emplois générés par le port de commerce

3.6 VERS UNE DIVERSIFICATION DE L'ACTIVITE DU PORT DE PORT- VENDRES

Du fait des conditions actuelles d'exploitation du quai de la République et des difficultés exposées précédemment, le projet de réhabilitation du quai Dezoums est une opportunité pour éloigner du centre-ville le trafic de commerce et les nuisances induites et de faire du quai de la République un quai dédié à la croisière. Le projet répond également à un enjeu de consolidation de l'attractivité du port vis à vis des opérateurs traditionnels en mettant en place des infrastructures en adéquation avec leurs besoins et attentes en termes de postes à quai et d'efficacité de manutention. De plus, la stratégie de revitalisation de Port-Vendres doit se mettre en place en totale cohérence avec le système portuaire régional que souhaite promouvoir la région sous la marque «Ports Sud de France».

Compte tenu de son importance pour l'économie du Département et de Port-Vendres, le maintien de l'activité au port de commerce est vital ; ainsi, le Conseil Général a défini des orientations visant à renforcer et développer cette partie du port qui sont les suivantes :

- Assurer l'accueil des navires et sécuriser l'exploitation du port
- Conforter et développer le port par une recherche de diversification des trafics (trafics RoRo, RoPAX,...), afin de faciliter l'adaptation future du port face aux évolutions du contexte économique.
- Renforcer la position de Port-Vendres et du Département dans le domaine de la logistique des fruits et légumes pour pérenniser les emplois dans ce domaine.
- Contribuer au développement de la croisière à Port-Vendres pour participer à l'attractivité du territoire
- Définir un développement qui minimise les impacts sur l'environnement et les riverains
- Rechercher un développement harmonieux du port, laissant sa place à chaque activité (plaisance, pêche, commerce)

3.7 LE PROGRAMME DES ETUDES DU NOUVEAU PROJET

L'arrêté préfectoral du 27 mars 2009 autorisant la réalisation des travaux d'aménagement d'un quai mixte à l'anse des tamarins a été annulé par jugement rendu le 18 février 2011, après avoir fait l'objet d'une ordonnance de suspension le 2 mars 2010.

Afin de bâtir un nouveau projet, un vaste programme d'études techniques et environnementales a été mené comprenant :

- Une étude d'évaluation économique et sociale du projet, mai 2013 (étude SYSTRA_MLTC)

Cette étude comprend trois parties :

- Analyse documentaire et statistique sur la situation actuelle du port de Port-Vendres : indicateurs socio-démographiques, évolution des filières d'activités économiques et des flux de marchandises, projets de développement des infrastructures de transport et benchmark des ports potentiellement concurrents,
- Situation prospective à l'horizon de mise en service du projet : situation de référence et estimation et quantification de l'activité future avec le Projet réalisé pour deux scénarios de projet,
- Impact socio-économique du projet : bilan socio-économique pour la collectivité et effets non-monétarisés sur l'emploi.

⁶ ISPS : International Ship and Port Security

⁷ CCI, 2013

→ Une nouvelle étude de conception technique du projet, démarrée en 2011 et finalisée en octobre 2013 (Egis eau). L'étude de projet s'articule en six chapitres comprend les parties suivantes :

- Programme de l'opération,
- Présentation du site,
- Données physiques (niveaux de la mer, vents, bathymétrie, géotechnique),
- Description du quai sur pieux,
- Phasage des travaux,
- Accostage des navires,
- Dimensionnement de la carapace du talus d'enrochements sous le quai
- Coût global

La conception technique du projet sera approfondie en tenant compte du bilan de la concertation.

→ Le projet s'appuie sur l'ensemble de nouveaux sondages géotechniques (Ginger CEBTP) et de prospections géophysiques sur le site venant compléter les données précédentes (Fondasol).

→ Une étude d'agitation dans le port de Port-Vendres, démarrée en 2010 et finalisée en février 2013 (Etude Egis Eau)

Cette étude a pour objectifs de caractériser l'état actuel d'agitation du port de Port-Vendres et d'évaluer, les incidences de ces aménagements sur l'agitation du port.

Cette étude est réalisée à l'aide d'un modèle numérique d'agitation portuaire. Le calage du modèle (état initial) est réalisé sur la base des mesures de houles et d'agitation qui ont été effectuées au large et dans le port de Port-Vendres au cours de l'hiver 2010/2011, ainsi que sur la base de la bathymétrie actualisée avec un levé effectué en août 2011.

Au lancement de l'étude d'agitation en 2010, un collège d'experts réunissant le CETMEF⁸, la DREAL LR⁹ et la DDTM 66 a été chargé d'en valider le contenu scientifique et technique.

→ Une étude d'impact sur l'environnement démarrée en 2012 en ce qui concerne l'analyse de l'état initial de l'environnement (Egis eau). L'étude d'impact a fait l'objet d'une demande de cadrage préalable auprès de l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet. La DREAL Languedoc-Roussillon a adressé au CG 66 une note de cadrage de l'étude d'impact, en date du 27/12/2013).

L'étude d'impact s'appuie notamment sur plusieurs études spécialisées :

- Une étude des biocénoses marines dans le port de Port-Vendres comprenant des inventaires de la faune et de la flore sous-marine réalisés en plongée ainsi que des analyses physico-chimiques dans les sédiments marins (Etude Créocéan, juillet 2012),
- Une étude du bruit ambiant en situation actuelle et future (Serial Acoustique). Cette étude comprend deux parties : une caractérisation de l'état initial du bruit environnemental à l'aide de mesures du bruit pendant l'été 2012 et une modélisation des niveaux de bruit en situation future (octobre 2013).
- Une étude de la faune et de la flore terrestre dans la zone d'influence du projet (Ecotone, en cours).
- Une étude paysagère définissant les caractéristiques du paysage avant, après construction des nouveaux ouvrages et pendant leur exploitation, réalisation du projet (photomontages).

L'étude d'impact sera poursuivie et finalisée en tenant compte du bilan de la concertation.

→ Un diagnostic structurel des infrastructures portuaires existantes en cours (quais, pontons, bollards, défenses, digue du môle abri...).

Ce diagnostic est basé sur des reconnaissances terrestres, des investigations subaquatiques des ouvrages, des expertises géotechniques, des reprises de notes de calcul, et se prolonge par un suivi topographique.

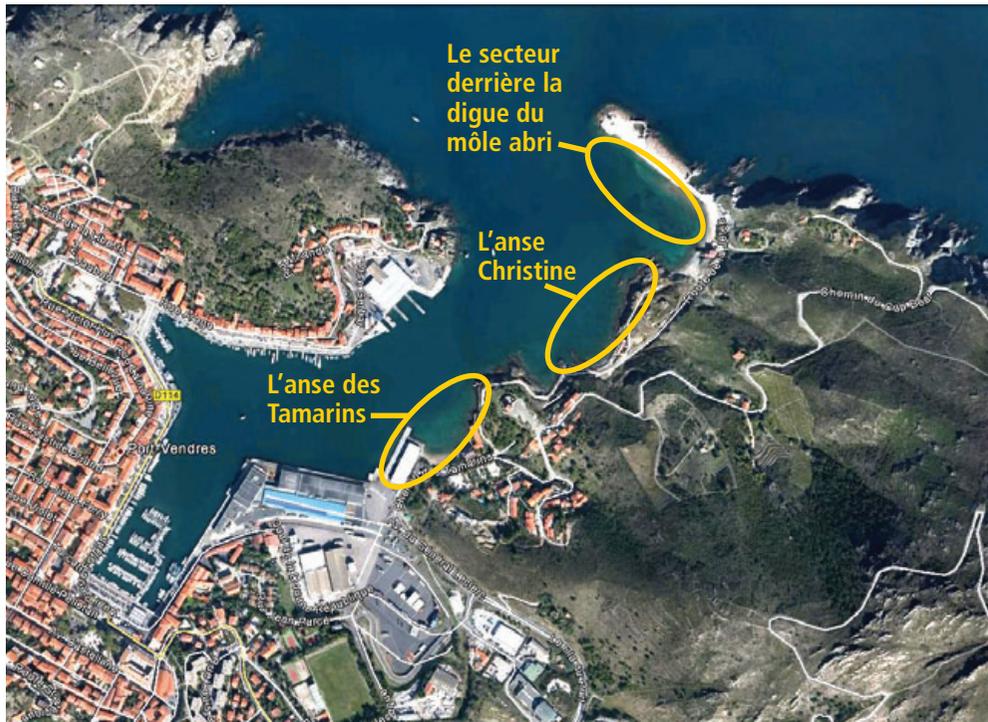
⁸ Centre d'études techniques maritimes et fluviales

⁹ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Languedoc Roussillon

4. LES CARACTERISTIQUES DU PROJET ET ANALYSE DES SCENARIOS

4.1 LES SCENARIOS ETUDIES ET NON RETENUS

Dans le cadre d'études antérieures, trois sites avaient été étudiés pour l'implantation du projet :



Les sites du secteur derrière la digue et de l'anse Christine n'ont pas été retenus compte tenu de leurs impacts plus importants sur l'environnement et notamment les écosystèmes marins, et de leur éloignement du port actuel compliquant l'exploitation du port. Ainsi, le site de projet le plus opportun sur le plan fonctionnel et environnemental est l'anse des Tamarins. Sur cette base, différents scénarios ont été étudiés et sont présentés ci-après.

4.2 SCENARIO 1 : SANS LA REQUALIFICATION DU QUAÏ DEZOOMS

4.2.1 Caractéristiques du scénario

Le scénario sans projet consiste à réaliser des travaux de sécurisation et de mise en conformité des infrastructures existantes :

- Confortement de la jetée extérieure
- Intervention sur le quai de la Presqu'île :
 - Affouillement sous le quai du hangar
 - Dalle en béton armée de 180 m de long
 - Travaux de réfection sur les piles
- Confortement du quai François Joly
- Reprise des appontements pêches (quais et criée)

Ce scénario ne comprend pas la requalification du quai Dezoums.

Le coût des travaux de ce scénario est évalué à ce stade à 6 millions d'euros TTC (ce montant est susceptible d'évoluer suite au diagnostic en cours).

4.2.2 Retombées socio-économiques

Dans le scénario sans la requalification du quai Dezoums, le manque de place dans le port nécessitera de multiples chantiers et une cohabitation difficile entre ces chantiers et les activités de manutention de déchargement et déchargement des navires. Ainsi, les chantiers s'étaleront sur une période plus longue et auront des impacts sur l'organisation des équipes de manutention, leur productivité et de façon plus générale sur la logistique globale et les capacités d'accueil du port.

Ces difficultés de réalisation des travaux tout en essayant de maintenir une activité opérationnelle du port peuvent provoquer des évactions de trafic.

Scénario 1 sans la requalification du quai dezoums: des travaux difficiles à réaliser en maintenant l'activité - une baisse attendue de l'activité en phase travaux

Ces dysfonctionnements, même s'ils sont passagers, vont se traduire par des temps d'escale plus longs ou en tous les cas moins bien maîtrisés. Un risque de congestion du port au moins pendant la saison est à craindre et in fine des baisses de volumes sont prévisibles.

Il est également fort probable que dans le cas où deux navires se présentent en même temps, la décision de traiter le navire en provenance de la ligne régulière soit prise au détriment du navire en provenance du Maroc. Ainsi, les armateurs/opérateurs comme les exportateurs/importateurs risquent de détourner momentanément une partie des trafics considérant que le port de Port-Vendres est pendant la période de travaux moins efficient.

Les produits ayant pour origine l’Afrique de l’Ouest ne peuvent pas massivement être détournés, d’une part pour des questions maritimes, mais également en raison de la commercialisation sur le territoire français des productions de fruits.

Par contre, les exportateurs/importateurs des produits du Maroc, ayant plus de choix que leurs homologues de l’Afrique de l’Ouest, peuvent toujours transférer une partie des volumes dans les camions frigorifiques ou sur d’autres compagnies maritimes à destination d’autres ports. Les choix sont plus nombreux et plus faciles à mettre en œuvre. Ainsi, il est probable qu’une partie du trafic en provenance du Maroc diminue de manière significative.

Une fois que la gêne occasionnelle des travaux aura disparu, les trafics ne recouvreront leur niveau d’avant travaux qu’au bout de quelques années, avec le risque de ne pas retrouver les trafics détournés.

A terme, le nombre de postes à quai, la profondeur à quai et les surfaces de stockages étant inchangés, le trafic du port n’offrira guère de possibilités de s’adapter aux évolutions des trafics maritimes et de saisir les opportunités qui en découleraient.

Sans la requalification du quai dezoums, le trafic de marchandises est fragilisé et les perspectives de diversification sont inexistantes

Compte tenu des prescriptions réglementaires de sûreté et de sécurité, et du nombre de quais, la configuration du port ne permet pas actuellement l’accueil simultané et sécurisé des flux de passagers et des flux de marchandises. Ainsi, ce scénario, ne répond pas aux attentes des opérateurs de croisière.

Il ne permet pas non plus le développement de l’activité RoRo.

L’activité du port demeurera alors très dépendante de la filière des fruits et légumes.

Ce scénario met en évidence un risque sur le maintien de l’ensemble des activités portuaires et la viabilité du port sur le moyen terme.

4.2.3 Impacts sur l’environnement

Dans ce scénario, les impacts des travaux sur l’environnement seront temporaires pendant la durée des multiples chantiers (bruit, poussières, trafic d’engins, ...).

A terme, les impacts (bruit, émissions atmosphériques des navires à quai) seront identiques à ceux rencontrés actuellement et resteront concentrés essentiellement dans le cœur de ville.

4.3 SCENARIOS 2A ET 2B DU PROJET DE REQUALIFICATION DU QUAÏ DEZOUMS

4.3.1 Caractéristiques communes aux scénarios 2a et 2b

Le port est un des maillons du pôle logistique d’intérêt européen, la Plateforme Multimodale Pyrénées Méditerranée. Il participe donc au dynamisme économique du département.

La stratégie de confortement et de revitalisation du port de Port-Vendres repose sur une recherche de diversification de trafics, afin de pouvoir s’adapter plus facilement aux évolutions du contexte économique. Cette diversification, repose sur :

- La pérennisation du trafic de fruits et légumes en palettes,
- Le maintien du trafic de conteneurs,
- La diversification des trafics (Croisière, Roro, Ropax¹³, ...)

Elle nécessite un outil permettant d’organiser les flux et d’accueillir les différents types de navires. Pour répondre à ces enjeux, deux scénarios de projet ont été définis : leur différence principale réside dans le maintien ou non des bâtiments de l’ancien hôtel des Tamarins. Leurs caractéristiques communes sont présentées ci-dessous et leurs caractéristiques spécifiques sont décrites de manière distincte dans les chapitres qui suivent.

Ainsi, les caractéristiques communes aux scénarios 2a et 2b sont les suivantes :

- La fiabilisation des infrastructures portuaires au quai de La République et au quai de la Presqu’île ; cette fiabilisation peut être phasée et intervenir avant ou après le prolongement du quai Dezoums.
- Le réaménagement du quai Dezoums pour disposer d’un quai de 170 m de long adapté aux évolutions et permettant d’accueillir un navire de 155 m de long et de 8 m de tirant d’eau.
- L’aménagement d’une rampe Ro-Ro au quai de la Presqu’île pour diversifier davantage l’offre du port et attirer de nouveaux opérateurs. La réalisation de la rampe Ro-Ro pourrait être phasée dans le temps.
- Le dragage de l’ordre de 22 000 m³ de matériaux dans la zone du quai Dezoums afin de garantir une profondeur d’eau à la cote - 9,00m NH ; ces matériaux seront réutilisés dans la construction du terre-plein
- La démolition du hangar frigorifique actuel et la reconstruction d’un nouveau hangar de 1 800 m².

La hauteur du quai sera définie afin de tenir compte de la hausse du niveau de la mer due au changement climatique. De plus, l’orientation du quai Dezoums est modifiée par rapport à son orientation actuelle afin de faciliter les manœuvres des navires dans le port.

¹³ Ropax : navire transportant des camions et des passagers

4.3.2 Caractéristiques spécifiques au scénario 2a de requalification du quai Dezoums avec le maintien des bâtiments de l'ancien hôtel des tamarins

Afin de tenir compte de la valeur patrimoniale des bâtiments de l'ancien hôtel des Tamarins pour les Port-Vendrais, le Conseil Général a souhaité proposer dans ce scénario la réhabilitation des bâtiments de l'ancien l'hôtel des Tamarins pour concilier valeur patrimoniale et activité portuaire

Sur la base des caractéristiques décrites ci-avant, les caractéristiques particulières de ce scénario sont les suivantes :

- Création d'un terre-plein de 12 500 m² au total, dont 4 000 m² existants. Dans ce scénario, la surface de terre-plein portuaire créée est moindre, ce qui aura tendance à diminuer les capacités de manutention du port.
- Réhabilitation de l'hôtel et ses annexes : un projet devra être défini car le bâtiment est susceptible de remplir différentes fonctions : présentation pédagogique du port à l'image des « Ports centers » qui sont créés dans de nombreux ports, musée liée au patrimoine de la ville et en lien avec les fouilles archéologiques, maison des associations de la ville, usage spécifique pour le personnel du port, restauration,
- Coût du projet : 37 millions d'euros TTC, y compris les travaux de réfection des infrastructures existantes et les mesures environnementales identifiées à ce stade. Ce montant ne comprend pas les travaux de réhabilitation des bâtiments de l'hôtel, dont le programme reste à définir.

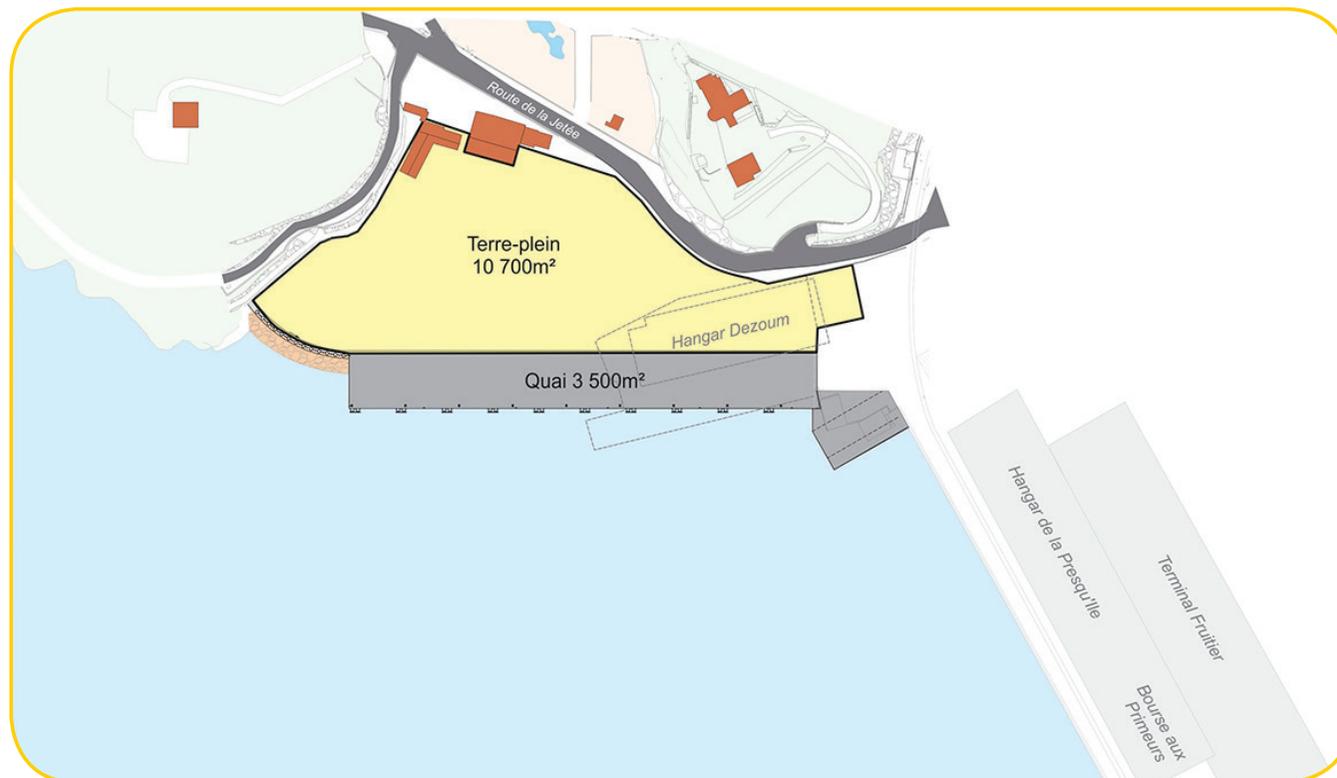


Schéma de présentation du scénario de requalification du quai Dezoums avec le maintien des bâtiments de l'ancien l'hôtel, et la rampe Ro-Ro

4.3.3 Caractéristiques spécifiques au scénario 2b de requalification du quai Dezoums avec la démolition des bâtiments de l'ancien hôtel des tamarins

Sur la base des caractéristiques communes avec le scénario 2a décrites ci-avant, les caractéristiques particulières du scénario 2b sont les suivantes :

- Démolition des bâtiments de l'ancien hôtel des Tamarins
- Création d'un terre-plein de 15 600 m² au total, dont 4 000 m² existants
- Coût du projet : 36 millions d'euros TTC, y compris les travaux de réfection des infrastructures existantes et les mesures environnementales identifiées à ce stade. Ce scénario est un peu moins onéreux que le scénario 2a, car les travaux de génie civil pour conforter les fondations de l'hôtel sont plus coûteux que les travaux de démolition de l'hôtel et de réalisation des surfaces de terre-pleins supplémentaires.

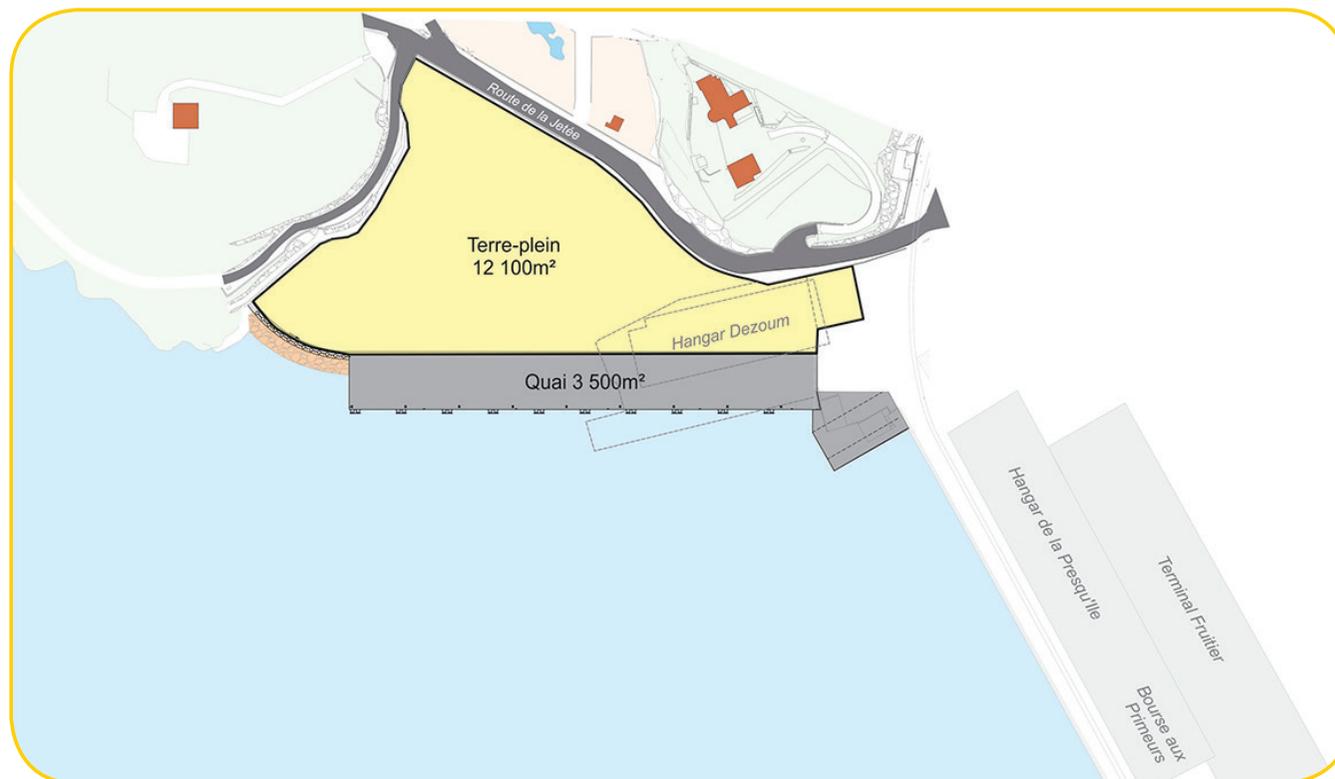


Schéma de présentation du scénario de requalification du quai Dezoums sans le maintien des bâtiments de l'hôtel, et la rampe Ro-Ro

4.4 RETOMBÉES SOCIO-ECONOMIQUES DES SCENARIOS DE REQUALIFICATION DU QUAI DEZOUMS AVEC OU SANS MAINTIEN DES BATIMENTS DE L'HOTEL

Le prolongement du quai Dezoums et la création du futur terre-plein permettront de phaser les travaux de manière à dissocier les zones sous chantier, des zones en exploitation. Ainsi, dans les scénarios 2a et 2b, l'incidence de la phase de chantier sur l'exploitation du port sera minimisée.

Scénarios 2a et 2b : le phasage des travaux permettra de préserver l'activité du port pendant le chantier

Que ce soit avec ou sans le maintien des bâtiments de l'hôtel, la surface de terre-plein disponible pour la manutention permettra de répondre aux besoins dus à l'évolution de trafic du port. Dans ces scénarios les trafics existants sont consolidés et renforcés, en particulier ceux en provenance du Maroc pour lequel tous les ans une partie du volume transporté par la route via des camions frigorifiques est transférée sur le maritime en conteneurs réfrigérés. Ces scénarios permettent également de positionner Port-Vendres sur des marchés spots et sur des marchés potentiels en augmentant la capacité d'accueil de Port-Vendres.

Ainsi, compte tenu de l'offre en infrastructure du projet et de l'amélioration de la capacité de traitement des conteneurs, les perspectives d'évolution des trafics sont d'environ 2 % à 3,5 % par an, en tenant compte de l'évolution prévue de la production en fruits et légumes et du report modal de la route vers le maritime. Ainsi les conditions de pérennisation de ce trafic semblent satisfaites avec des perspectives éventuelles d'évolution maîtrisée ; en effet, sur ces bases, le trafic du port pourra se situer entre 300 000 t et 460 000 t à l'horizon 2030.

C'est donc la garantie de la pérennité sans bouleversement des équilibres actuels entre le port et la ville.

La rampe Ro-Ro permettrait de diversifier davantage l'activité du port, et consolider les perspectives de trafic attendues. En effet, la rampe Ro-Ro permettra aux opérateurs de choisir leur mode d'acheminement de la marchandise :

- par conteneurs via un navire porte-conteneur avec une rupture de charge aux ports d'embarquement et à Port-Vendres
- ou bien par camion sur toute la chaîne de transport de la marchandise via un navire Ro-Ro.

La rampe Ro-Ro sera également une opportunité pour accueillir des navires de type Ro-Pax qui transportent des véhicules et des passagers.

Enfin, le projet favorise l'accueil des croisières sur le quai de la République en mettant en place des aménagements de qualité pour l'accueil des passagers. Le projet permet donc d'améliorer l'attractivité du port pour les croisières à Port-Vendres.

Un trafic de fruits et légumes consolidé et une possible diversification des trafics (dont Ro-Ro, croisière, ou Ropax, ...) à Port-Vendres

Le projet a pour vocation la revitalisation économique du port permettant le maintien des emplois générés par le port de Port-Vendres.

Les emplois maintenus ou créés sont de différents types :

- Directs : emplois directement liés à l'accueil des navires au port et au chargement et déchargement des cargaisons, auxquels s'ajoutent les emplois directs élargis, concernant les administrations, les activités de transport routier et ferroviaire, les autres activités de services pour les navires et les marchandises et les fournisseurs des sous-traitants ;

La rampe Ro-Ro renforce l'offre du port sans toutefois induire des hausses conséquentes du trafic

- Indirects : emplois indirects de 1er niveau concernant les entreprises portuaires, emplois indirects de 2ème niveau des entreprises situées dans l'hinterland ;
- Induits : emplois générés dans les services et le commerce de détail dans les bassins d'emplois locaux.

Compte tenu des perspectives d'activités du port, le projet contribue à l'impulsion d'une dynamique économique en offrant des infrastructures à même de s'adapter aux évolutions des trafics et en se donnant les moyens de maintenir les emplois actuels.

4.5 IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES SCENARIOS DE REQUALIFICATION DU QUAI DEZOUMS AVEC OU SANS MAINTIEN DES BATIMENTS DE L'HOTEL

Compte tenu des caractéristiques techniques et fonctionnelles des scénarios de requalification du quai Dezoums, leurs impacts sur l'environnement peuvent être considérés comme équivalents. La seule différence notable se portera sur la restauration ou non des bâtiments de l'hôtel qui constitue une valeur patrimoniale pour les Port-Vendrais.



4.5.1 QUALITE DES EAUX ET BIODIVERSITE MARINE

Le tableau ci-dessous synthétise les impacts du projet sur la qualité des eaux et la biodiversité marine et les mesures de réduction et de compensation identifiées.

IMPACTS DU PROJET	MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER
Perte d'habitats du fait de la construction des ouvrages sur l'anse des Tamarins	<ul style="list-style-type: none"> • Compensation naturelle partielle par colonisation des enrochements du talus en pied de quai et des pieux
Perte de petits fonds ayant un rôle d'abri et de nourricerie favorables aux poissons	<ul style="list-style-type: none"> • Compensation par aménagement de structures artificielles favorables à la colonisation par des juvéniles de poissons
Turbidité des eaux pendant les périodes de dragage et de construction du quai	<ul style="list-style-type: none"> • Choix pertinent des techniques de déroctage et de dragage
Impact indirect sur la faune du fait des travaux de dragage et de déroctage, et de l'augmentation de profondeur au droit du quai	<ul style="list-style-type: none"> • Réutilisation des matériaux de dragage pour constituer le remblai nécessaire à la construction du terre-plein. • Déversement des matériaux de dragage dans une enceinte isolée par un rideau de palplanches • Contrôle de la teneur en matières en suspension (MES) admissible pendant la période des travaux. • Suivi de l'évolution de la faune marine.

Le projet n'aura pas d'impact direct sur les herbiers de posidonies situés à l'entrée du port.

4.5.2 IMPACTS SUR LE PAYSAGE

- Impacts communs aux deux scénarios

IMPACTS DU PROJET	MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER
Modification du paysage du fait du prolongement du quai dans une anse naturelle, mais en continuité avec les installations portuaires existantes	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement paysager du projet, des délaissés et de l'interface ville-port pour favoriser son insertion dans le paysage portuaire et le périmètre de projet du Grand Site de France.
Déplacement du hangar Dezoums	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement architectural des bâtiments portuaires • La démolition du hangar actuel contribue à améliorer la vue

Impact visuel de la grue pendant les chargements/déchargements des navires

- En dehors des opérations de chargement et déchargement des navires, la grue sera stationnée sur le terre-plein portuaire principal

Impact visuel du stockage des conteneurs

- Organisation et gestion optimisée du stockage des containers
- Limitation du stockage des conteneurs sur 2 étages dans la mesure du possible
- Limitation de la durée de de stockage

- Impacts spécifiques au scénario 2a avec les bâtiments de l'hôtel

IMPACTS DU PROJET	MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER
Conservation du bâtiment de l'hôtel	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement architectural de l'hôtel

- Impacts spécifiques au scénario 2b sans les bâtiments de l'hôtel

IMPACTS DU PROJET	MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER
Démolition des annexes inesthétiques de l'ancien hôtel	



Nota bene : Vue d'artiste du projet réalisée par les pilotes du port sans valeur contractuelle.

4.5.3 BRUIT

IMPACTS DU PROJET	MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER
<p>Nette dégradation de l'ambiance sonore essentiellement dans le secteur de l'Anse des Tamarins, mais aussi des habitations hautes du quartier de l'Horloge.</p> <p>Amélioration de la situation sonore dans l'environnement du quai de la République.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A ce stade, plusieurs pistes d'évitement ou de réduction du bruit sont envisageables : <ul style="list-style-type: none"> - Concernant la grue : le Conseil Général prévoit la possibilité d'alimenter le moteur électrique de la grue par le secteur - Concernant les navires : une étude sera menée afin de déterminer la faisabilité technique et économique du raccordement électrique des générateurs des navires (courant quai), moyennant des travaux de raccordement au réseau ERDF et des investissements par les compagnies maritimes pour équiper leurs navires • Des règles de bonnes pratiques concernant les activités logistiques en complément de celles existantes peuvent également être définies.

4.5.4 POLLUTION ATMOSPHERIQUE

IMPACTS DU PROJET	MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER
<p>Augmentation des émissions des générateurs à moteur thermique des navires à quai pendant les escales en fonction des nouveaux trafics</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le Conseil Général réalisera une étude de faisabilité du raccordement électrique des navires (courant quai) dans l'objectif de supprimer les émissions des moteurs thermiques et de réduire les nuisances sonores induites (voir 4.5.3). • Les évolutions de la réglementation (taux de soufre réduit dans les carburants marins) et des performances des motorisations des navires doivent permettre à terme de réduire les émissions de certains composés.
<p>Impact des émissions atmosphériques des poids lourds du fait de l'augmentation de trafic sur la route d'accès au port, hors centre-ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les nouvelles normes Euro 6 (2015) permettront de réduire les émissions unitaires des véhicules de transport de marchandises

Impact des émissions atmosphériques des poids lourds du fait de l'augmentation de trafic sur la route d'accès au port, hors centre-ville Prendre en compte les évolutions réglementaires relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par le transport de marchandises

4.5.5 AGITATION

Une étude spécifique de l'agitation du port a été réalisée sur la base d'un modèle numérique pour :

- caractériser l'état actuel d'agitation du port de Port-Vendres,
- évaluer les incidences du projet sur l'agitation du port.

Cette étude a été réalisée sous le pilotage d'un collège d'experts réunissant le CETMEF¹³, la DREAL LR¹⁴ et la DDTM 66¹⁵, le Conseil Général. Les objectifs du collège d'experts sont de contrôler l'ensemble des étapes de l'étude (campagnes de mesures in situ, calage du modèle numérique, hypothèses prises en compte, et interprétation des résultats), et valider les résultats des modélisations.

Différents états de mer ont été étudiés, correspondants à des événements météorologiques particuliers (Tempêtes de 2003 et 2008) et différentes périodes statistiques de retour (houle annuelle, houle quinquennale, houle décennale), et pour chaque direction de la houle du large (du Nord-Nord Ouest à l'Est-Sud Est). Pour ces études, les hypothèses les plus défavorables ont été retenues :

Le port de de Port-Vendres présente une configuration bien spécifique d'abri naturel qui entre profondément en terre, ouvert au Nord / Nord-Ouest et avec des profondeurs très variables selon les secteurs : de l'ordre de 7 m à 8 m dans les bassins aménagés, de 2 m à 3 m au droit des anses non aménagées à l'Est, et de 10 m à 16 m dans l'avant-port. Tout en longueur et relativement compartimenté, il abrite quatre entités aux configurations diverses :

- le port de plaisance dont le grand bassin est ouvert au Nord / Nord-Est ;
- le port de pêche (ou Vieux Port) qui s'étend sur un bassin ouvert au Sud / Sud-Est et le long du quai Fanal ouvert à l'Est / Sud-Est ;
- le port de commerce ouvert à l'Est ;
- l'avant-port est protégé par une grande digue.

¹³Centre d'études techniques maritimes et fluviales

¹⁴Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Languedoc Roussillon

¹⁵Direction départementale des territoires et de la mer

Au regard de sa configuration complexe et des différentes activités qui s'y côtoient, le port de Port-Vendres est particulièrement sensible à la question de l'agitation pour maintenir ses diverses fonctionnalités, notamment :

- assurer la navigabilité du plan d'eau ;
- sécuriser la tenue des navires à quai et de tous les outils de travail associés (grues, filets, etc.)
- pérenniser les activités des professionnels : le chargement et le déchargement des cargaisons et des passagers

Ces fonctionnalités doivent être assurées aussi bien pour les navires de plaisance de petite taille, que les navires de commerce jusqu'à 155 m.

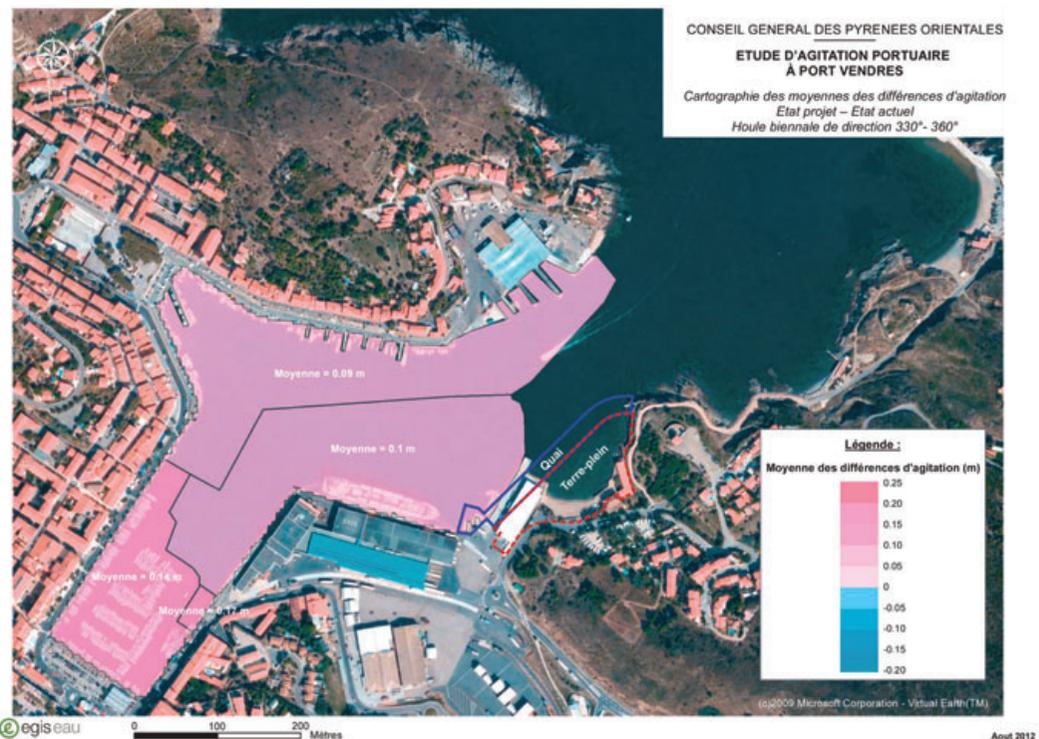
Actuellement, l'anse des Tamarins joue un rôle naturel d'absorption d'une partie de la houle qui entre dans le port. Afin de limiter l'impact du projet sur l'agitation dans le port par la réflexion des vagues sur le quai, un talus en enrochement sera construit dans la structure du quai.

Avec un tel dispositif, les résultats de l'étude d'agitation peuvent être synthétisés en trois cas de figure :

Cas N°1 : L'agitation sans le projet de quai est faible (maximum 50 cm)

Dans ce cas, le quai génère au maximum une augmentation de l'agitation moyenne de l'ordre de + 15 à + 20 cm.

L'agitation après réalisation du projet reste donc très acceptable. Elle correspond à des couramment rencontrées actuellement dans le port.

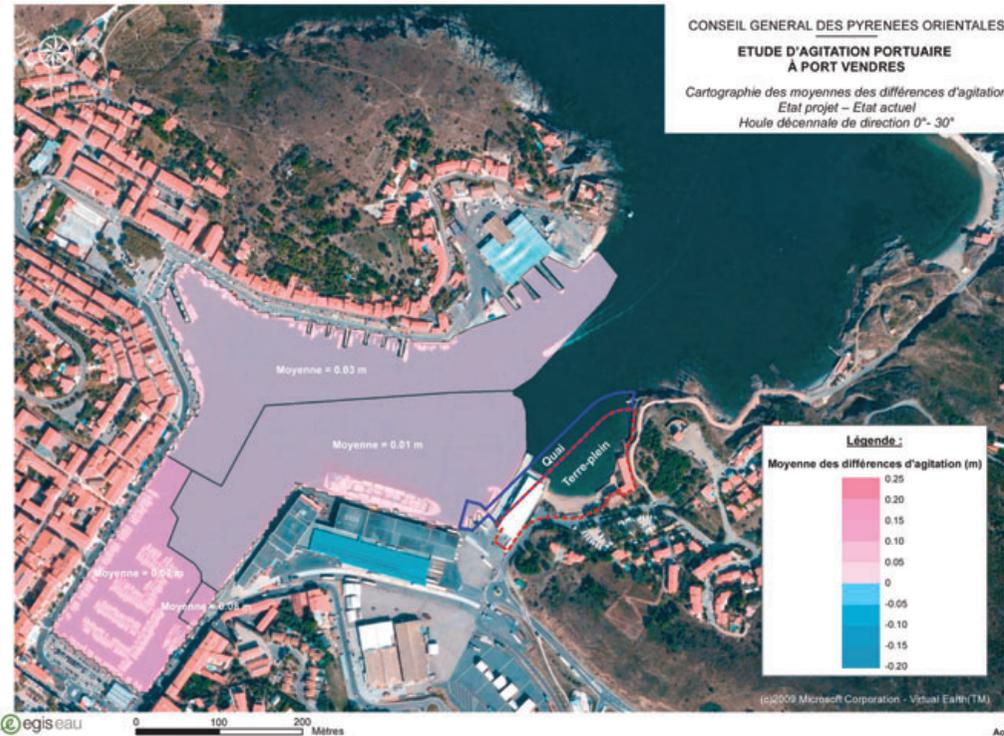


Variation de l'agitation induite par le projet dans le cas d'une houle biennale de direction 330°-360° (dans l'état actuel, l'agitation moyenne aux quais de plaisance et de la République est inférieure à 40 cm)

Cas N°2 : L'agitation sans le projet de quai est significative (de l'ordre de 1 m)

Dans ce cas, le quai génère au maximum une augmentation de l'agitation moyenne inférieure à 10 cm.

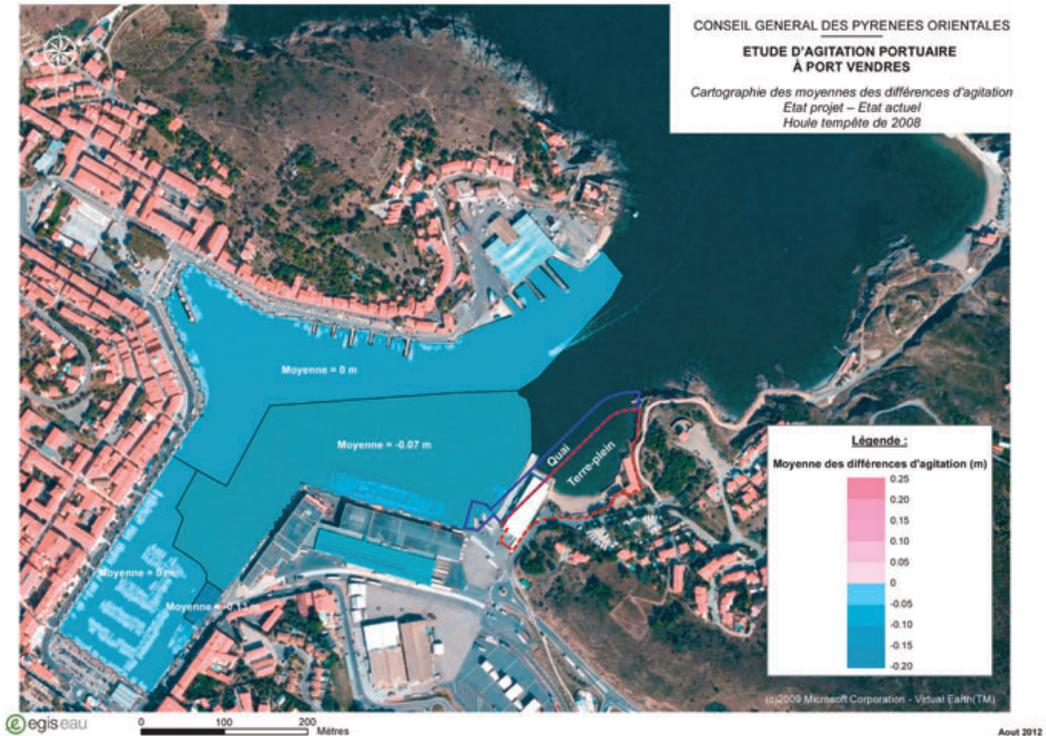
L'impact du quai est donc négligeable.



Variation de l'agitation induite par le projet dans le cas d'une houle décennale de direction 0°-30° (dans l'état actuel, l'agitation moyenne dans le port est inférieure à 1 m)

Cas N°3 : Episodes de tempête : par exemple tempêtes 2003 ou 2008, et agitations ponctuelles maximales supérieures à 2 m sans le projet du quai

Le quai ne génère pas de variation de l'agitation (augmentation de l'agitation quasi nulle).



Variation de l'agitation induite par le projet dans le cas de la tempête de 2008

En conclusion, plus l'agitation constatée est forte, moins le futur quai requalifié aura d'impact sur cette agitation.

Avec le projet de requalification du quai Dezoums, les conditions d'exploitation des différentes activités portuaires demeurent équivalentes aux conditions actuelles.

4.6 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Le projet de développement du port comportera des mesures d'accompagnement dont la nature peut être précisée au cours de la concertation. A ce stade, les mesures envisagées sont les suivantes :

- Réhabilitation du bâtiment de l'hôtel des Tamarins

L'hôtel des Tamarins est un lieu emblématique de Port-Vendres auquel les Port-Vendrais sont particulièrement attachés. La réhabilitation et l'ouverture au public du bâtiment au sein du port de commerce pourrait favoriser une meilleure connaissance et appropriation du port. Tout en aménageant des accès spécifiques et sécurisés au bâtiment, ce dernier est susceptible de remplir différentes fonctions : présentation pédagogique du port à l'image des « Ports centers » qui sont créés dans de nombreux ports, musée du patrimoine de la ville et/ou en lien avec les fouilles archéologiques, maison des associations de la ville, usage spécifique pour le personnel du port, restauration, ... A l'issue de la concertation, s'il s'avère opportun de conserver les bâtiments de l'ancien hôtel des Tamarins, la définition d'un programme de réhabilitation devra être engagée.

- Mise en place de bornes électriques à quai pour les navires et d'une alimentation électrique pour la grue

Une étude sera réalisée afin de déterminer la faisabilité technique et économique de bornes électriques évitant les générateurs des navires ; Ce branchement « courant quai » permettrait de supprimer le bruit et les émissions atmosphériques des moteurs auxiliaires quand les navires sont à quai. La mise en place d'une borne d'alimentation électrique de la grue sera aussi examinée.

- Aménagement d'une promenade vers l'anse Christine et la plage de la jetée

Afin de participer à la valorisation du patrimoine naturel et historique de Port-Vendres, une promenade sécurisée pour les piétons et les vélos pourrait être aménagée afin de pouvoir relier le centre-ville à l'anse Christine et la plage de la jetée. Des points de vue pourraient également être aménagés le long de cette promenade.



4.7 L'ANALYSE COMPARATIVE DES DIFFERENTS SCENARIOS

COMPARAISON DES SCÉNARIOS

SCÉNARIO 1 SANS REQUALIFICATION DU QUAI DEZOOMS

Perspectives de trafic

- Risque fort à court-moyen terme de déclin de l'activité car les installations ne répondront plus aux standards des opérateurs en termes de postes à quai et des conditions de manutention
- Activité du port dépendant d'une seule filière : les fruits et légumes
- Fortes contraintes liées aux niveaux de la disponibilité des quais préjudiciable à l'accueil de croisière

Perspectives d'emplois

Risque de perdre les emplois actuels à court-moyens termes

Impacts sur le milieu naturel

Pas d'impact significatif sur le milieu naturel

Impact sur le paysage et le patrimoine bâti

Pas de modification du paysage (maintien de l'impact visuel du hangar Dezoums et des bâtiments désaffectés de l'hôtel)

Impact sur le cadre de vie

- Impacts transitoires en cours de travaux de réparation
- Nuisances sonores et émissions atmosphériques des navires à proximité du centre-ville

Coût

Estimation de 6 millions d'euros TTC (susceptible d'évoluer suite aux études en cours)

SCÉNARIO 2a
REQUALIFICATION DU QUAI DEZOUIMS
AVEC MAINTIEN DES BÂTIMENTS DE
L'HÔTEL DES TAMARINS

SCÉNARIO 2b
REQUALIFICATION DU QUAI DEZOUIMS
SANS LE MAINTIEN DES BÂTIMENTS DE
L'HÔTEL DES TAMARINS

- Pérennisation au niveau actuel, voire augmentation de la filière fruits et légumes
- Activité du port reposant sur différentes filières lui permettant d'être moins vulnérable aux évolutions du contexte économique (croisière, le Ro-Ro et le Ro-Pax⁽²⁾)
- Être à même de saisir les opportunités de trafics d'Afrique du Nord issus du report modal vers le maritime

Le projet permettra d'assurer le maintien des emplois actuels et potentiellement un léger développement

- Disparition d'une plage (interdite à la baignade) et des petits fonds associés
- Création de nouveaux habitats propices au repeuplement par la faune et la flore (enrochements immergés)
- Déplacement dans le port même d'une espèce protégée

- Extension marquée de l'espace portuaire
- Effet positif de la démolition du hangar Dezouims actuel
- Traitement paysager de l'interface ville-port à définir
- Réhabilitation et traitement architectural des bâtiments de l'hôtel des Tamarins (programme à définir)

- Impacts transitoires en cours de travaux
- Nuisances générées par les navires éloignées du centre-ville et rapprochées du quartier des Tamarins
- Condition de navigation et d'accostage dans le port : pas d'évolution significative de l'agitation
- En fonction des études sur l'électrification de la grue et des postes à quai : réduction des impacts bruit et pollution de l'air

37 millions d'euros TTC (31 millions scénario 2a + 6 millions scénario 1), hors réhabilitation du bâtiment de l'hôtel

36 millions d'euros TTC (30 millions scénario 2b + 6 millions scénario 1)



5. LES MODALITES DE REALISATION DU PROJET

5.1 LE BILAN DE LA CONCERTATION ET LA POURSUITE DES ETUDES

La concertation aujourd'hui engagée par le Conseil Général constitue une de ces phases d'échange dont l'objet est d'informer les riverains et tout citoyen sur ce projet et de favoriser l'émergence des observations.

En s'exprimant, le public participe ainsi au processus d'enrichissement de cette opération d'aménagement d'intérêt général.

A la suite de la concertation, un bilan sera réalisé et fera le point sur les avis exprimés. Ce bilan fera ensuite l'objet d'une décision pour définir les modalités de poursuite des études. L'ensemble des avis exprimés pendant la période de concertation sera retracé au sein d'un bilan qui retracera les opinions, échanges et questionnements exprimés. Ce bilan fera l'objet d'une délibération du Conseil Général des Pyrénées-Orientales.

La concertation permettra de retenir un scénario et de compléter l'étude d'impact sur l'environnement en cours. Ce scénario fera alors l'objet d'études complémentaires permettant d'appréhender sa conception de manière plus détaillée et opérationnelle.

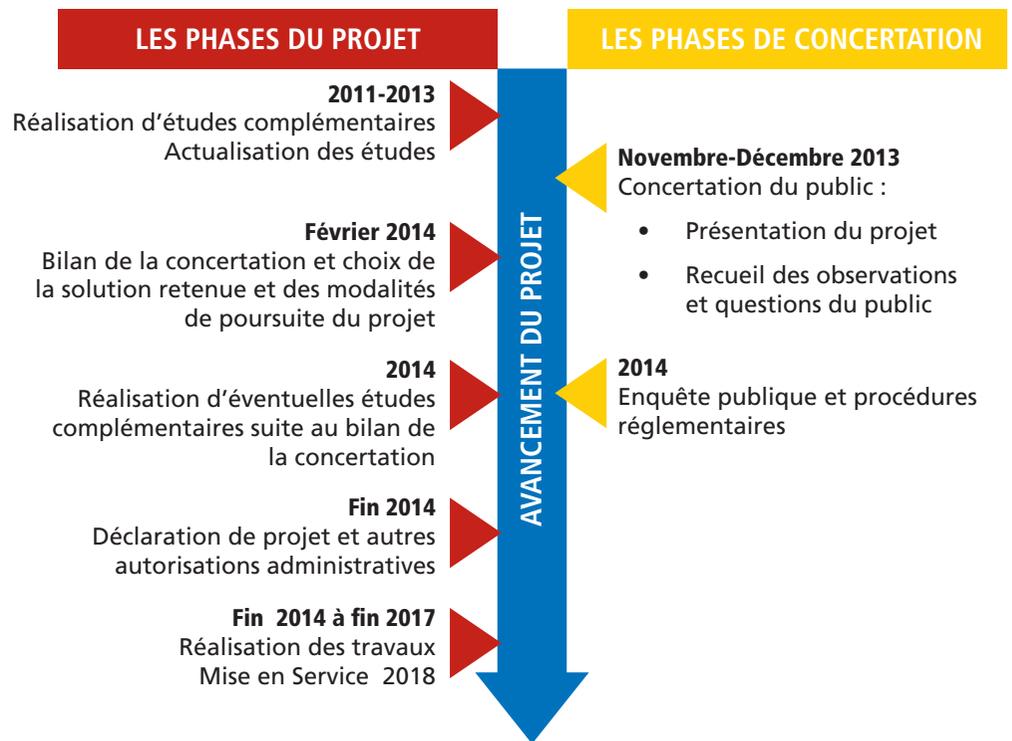
5.2 LE COUT ET LE FINANCEMENT

Au stade actuel des études, les travaux de confortement des installations existantes est estimé à 6 millions d'euros TTC (scénario 1). Indépendamment de ce montant, le coût du projet avec le maintien de l'hôtel (scénario 2a) est estimé à 31 millions d'euros TTC et le coût du projet sans le maintien de l'hôtel (scénario 2b) est estimé à 30 millions d'euros TTC.

Le projet sera financé par le Conseil Général avec le soutien de la Région Languedoc-Roussillon.

5.3 LE CALENDRIER DU PROJET

Le planning prévisionnel est le suivant :



Envoyé en préfecture le 09/10/2013
 Reçu en préfecture le 09/10/2013
 Affiché le **SLO**

CONSEIL GENERAL DES PYRENEES-ORIENTALES

--oO--

SEANCE PUBLIQUE DU 07/10/2013

--oO--

DELIBERATION N° SP20131008R_1

OBJET : MODALITÉS DE CONCERTATION PUBLIQUE - REQUALIFICATION DU QUAI DEZOOM, ANSE DES TAMARINS - PORT DE PORT-VENDRES

RAPPORTEUR Monsieur Michel MOLY
R :

DELIBERATION :

LE CONSEIL GENERAL, après en avoir délibéré, décide :

VU le rapport N° SP20131008R_1 qui lui est présenté,

VU les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme

VU la délibération n°12 du 20 mars 2006

VU la délibération n°21 du 15 mai 2006

VU la délibération n°14 du 20 juin 2011

- **D'APPROUVER** Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation publique du projet de requalification du quai Dezoom à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres
- **D'AUTORISER** la Présidente à organiser la concertation dans des conditions fixées.

La présente délibération a été adoptée en Séance Publique.

Le vote a eu lieu à main levée.

PRESENTS :

Monsieur Jean-Louis ALVAREZ, Monsieur Georges ARMENGOL, Monsieur Pierre BATAILLE, Madame Françoise BIGOTTE, Monsieur Alain BOYER, Madame Toussainte CALABRESE, Madame Marie-Thérèse CASENOVE, Monsieur Jean-Louis CHAMBON, Monsieur Pierre ESTEVE, Madame Mauricette FABRE, Monsieur Robert GARRABE, Monsieur Guy ILARY, Monsieur Jean-Jacques LOPEZ, Madame Hermeline MALHERBE, Monsieur Marcel MATEU, Monsieur Michel MOLY, Madame Ségolène NEUVILLE, Monsieur René OLIVE, Monsieur Elie PUIGMAL, Monsieur Richard PULY BELLI, Monsieur Alexandre REYNAL, Monsieur Jean RIGUAL, Madame Martine ROLLAND, Monsieur Jean-Claude TORRENS, Madame Véronique VIAL-AURIOL

REPRESENTE (S) :

Monsieur Louis CASEILLES (procuration à Monsieur Alain BOYER), Monsieur José PUIG (procuration à Monsieur Jean-Jacques LOPEZ), Monsieur Bernard REMEDI (procuration à Monsieur Guy ILARY),

SEANCE PUBLIQUE DU 7 OCTOBRE 2013/DELIBERATION N° SP20131008R_1

Envoyé en préfecture le 09/10/2013
 Reçu en préfecture le 09/10/2013
 Affiché le **SLO**

Monsieur Jean SOL (procuration à Monsieur Richard PULY BELLI), Monsieur Jean VILA (procuration à Monsieur Jean-Louis ALVAREZ)

ABSENT (S) :

Monsieur Guy CASSOLY

POUR :

Monsieur Jean-Louis ALVAREZ, Monsieur Georges ARMENGOL, Monsieur Pierre BATAILLE, Madame Françoise BIGOTTE, Monsieur Alain BOYER, Madame Toussainte CALABRESE, Monsieur Louis CASEILLES, Madame Marie-Thérèse CASENOVE, Monsieur Jean-Louis CHAMBON, Monsieur Pierre ESTEVE, Madame Mauricette FABRE, Monsieur Robert GARRABE, Monsieur Guy ILARY, Monsieur Jean-Jacques LOPEZ, Madame Hermeline MALHERBE, Monsieur Marcel MATEU, Monsieur Michel MOLY, Madame Ségolène NEUVILLE, Monsieur René OLIVE, Monsieur José PUIG, Monsieur Elie PUIGMAL, Monsieur Richard PULY BELLI, Monsieur Bernard REMEDI, Monsieur Alexandre REYNAL, Monsieur Jean RIGUAL, Madame Martine ROLLAND, Monsieur Jean SOL, Monsieur Jean-Claude TORRENS, Madame Véronique VIAL-AURIOL, Monsieur Jean VILA

CONTRE :

ABSTENTION (S) :

La séance était présidée par Madame Hermeline MALHERBE et Madame Toussainte CALABRESE faisait fonction de Secrétaire.

Délibération signée électroniquement sous sa
 forme originale,
 la Présidente du Conseil Général, Hermeline
 MALHERBE

SEANCE PUBLIQUE DU 7 OCTOBRE 2013/DELIBERATION N° SP20131008R_1

RAPPORT N° 1 : MODALITÉS DE CONCERTATION PUBLIQUE - REQUALIFICATION DU QUAÏ DEZOOM, ANSE DES TAMARINS - PORT DE PORT- VENDRES

1 Rappel Contexte Général

Présentation du projet :

Le projet prévoit le réaménagement d'un quai dans l'anse des Tamarins, située à l'intérieur des limites portuaires du port de Port-Vendres.

Définie par deux promontoires rocheux qui encadrent une petite plage de sable grossier, l'anse des Tamarins se situe dans la partie terminale du chenal d'entrée du port et constitue la dernière crique portuaire incluse dans le « port calme » en continuité avec la zone de commerce existante.

Le port est actuellement en mesure d'accueillir des cargos de 155 m de longueur et de 8 m de tirant d'eau, au niveau des quais de la République (gare maritime) et de la presqu'île, en procédant à l'évitage du bateau dans différentes zones du port.

Le port actuel ne dispose pas d'une zone d'évitage adéquate (zone d'un diamètre égal à deux fois la longueur du navire) et par conséquent, des aides à la manœuvre sont utilisées : mouillage, remorqueurs. »

Le projet comprend ainsi le prolongement et la réfection du quai Dezoum, le dragage au droit du quai, le déplacement du hangar, et, éventuellement la construction d'une rampe Ro-Ro.

Dans le cadre des études de projet, l'enveloppe prévisionnelle de l'opération a été actualisée à 30 M€ y compris les mesures compensatoires.

Historique :

Par la délibération n° 12 du 20 mars 2006, l'Assemblée Départementale a approuvé le principe de création d'un quai mixte de commerce à l'anse des tamarins dans le port de Port-Vendres.

L'arrêté préfectoral du 27 mars 2009 autorisant la réalisation des travaux d'aménagement d'un quai mixte à l'anse des tamarins a été annulé par jugement rendu le 18 février 2011, après avoir fait l'objet d'une ordonnance de suspension le 2 mars 2010.

Les études et investigations nécessaires à la finalisation d'un nouveau dossier d'étude d'impact du projet actualisés ont donc été relancées en vue de la présentation d'une demande d'autorisation au titre du Code de l'Environnement satisfaisant la réglementation en vigueur.

Par la délibération n° 14 du 20 juin 2011, l'Assemblée Départementale a approuvé la délégation à la Commission Permanente de la décision concernant les marchés complémentaires nécessaires tant à l'élaboration du dossier de demande d'autorisation qu'à la finalisation des études de Projet par le maître d'œuvre.

But de la concertation

Le projet est soumis obligatoirement à une concertation préalable réglementaire d'après les articles L300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme. En effet, ce type de concertation concerne les infrastructures portuaires pour des projets de construction ou d'extension d'infrastructures portuaires ou de ports fluviaux dans une partie urbanisée d'une commune, d'un montant de plus de 1,9 M€.

L'organisation de la concertation préalable a pour but de diffuser l'information et favoriser la participation du public, et notamment de présenter les études préalables du projet et de recueillir l'avis et les remarques du public, afin de déterminer et arrêter le projet d'aménagement souhaité.

Ainsi, je propose de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation suivants.

2 Les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement du quai

Les objectifs poursuivis par ce projet de requalification du quai Dezoum à l'anse des Tamarins sont de trois types:

- Les objectifs économiques : il s'agit de revitaliser le Port pour ré-impulser la dynamique économique et se donner les moyens de maintenir les emplois, de contribuer au développement de tous les secteurs en ouvrant de nouvelles perspectives de diversification de l'activité commerce notamment. Cet aménagement contribue à rendre moins vulnérables les activités portuaires.

- Les objectifs territoriaux : ce projet de réaménagement doit garantir un développement harmonieux et cohérent du territoire, respectueux des populations environnantes et utilisatrices.

- Les objectifs environnementaux qui seront pris en compte dans toutes les déclinaisons des objectifs précédents : En effet, un tel aménagement ne pourra se faire sans respecter le principe de développement durable, en application duquel est réalisé l'étude d'impact du projet.

3 Les modalités de la concertation publique préalable

La concertation doit permettre de diffuser l'information, de favoriser la participation du public, en présentant les études préalables afin de recueillir les avis et les remarques qui vont concourir à la mise au point du projet.

Pour répondre à ces objectifs, les modalités de la concertation publique sont ainsi fixées :

- articles d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération
- Mise à disposition des informations sur le projet sur un site internet
- Ouverture d'un registre au Conseil Général et à Port-Vendres permettant au public de consigner ses

observations, avis et suggestions

- Deux réunions publiques ouvertes à tous et préalablement annoncées par voie de presse

- Deux réunions spécifiques (sur deux thématiques environnementales) rassemblant les élus, les associations concernées dont l'objet social concerne l'environnement, l'aménagement, le cadre de vie, et des spécialistes scientifiques ou experts du domaine, préalablement invités par courrier

Outre les registres mis spécialement à disposition du public, les observations du public pourront être adressées par courrier postal au Conseil Général - Direction Générale Adjointe Direction Routes Bâtiments Déplacements Assurances - Hôtel du Département - Quai Sadi Carnot - B.P. 906 - 66906 Perpignan Cedex .

Il conviendrait que l'Assemblée Départementale :

- **APPROUVE** les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation du projet de requalification du quai Dezoum à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres

- **AUTORISE** la Présidente à organiser la concertation dans des conditions fixées

La Présidente du Conseil Général
Hermeline MALHERBE





cg66.fr/concertation-port-de-port-vendres

L'Accent catalan de la République française