

# Projet d'extension de Port Leucate

Demande d'Autorisation Environnementale

Pièce 4 : Description du projet

RÉFÉRENCE 2023S33



V 1.1





# Projet d'extension de Port Leucate

## Demande d'Autorisation Environnementale

Pièce 4 : Description du projet

### Référence

2023S33

### Client

Régie du Port de Leucate

### Type de prestation

Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE)

### Lieu

Port Leucate (11)

### Mots-Clefs

Autorisation, étude d'incidences, extension portuaire, ponton brise clapots

### Contact

CISMA Environnement - ZAC des Molières

29 avenue du Royaume-Uni

13 140 MIRAMAS

[contact@cisma-environnement.com](mailto:contact@cisma-environnement.com)

	Date	État / modification	Rédaction	Validation
1	31/07/23	Création du document	B. KULLING N. FAUCONNIER	N. FAUCONNIER
2				
3				



# Sommaire

1.Préambule	6
2.Nature et volume des travaux envisagés	7
3.Modalités d'exécution des travaux	10
3.1. Nouveaux pontons	10
3.2. Création du parking	12
3.3. Planning et coûts des travaux	15
4.Analyse réglementaire du projet	16
4.1. Introduction	16
4.2. Procédures au titre du Code de l'Environnement	16
4.3. Procédures au titre du Code des Transports	18
4.4. Commission nautique locale	18
4.5. Procédures au titre du Code de l'Urbanisme	18
4.6. Synthèse de la réglementation associée aux travaux	20
5.Mesures de suivi	20
5.1. Suivi de la qualité de l'eau	20
5.2. Suivi et mesures spécifiques pour les cétacés	21
5.3. Suivi des vibrations	21
5.4. Suivi des Grandes nacres	22
6.Moyens d'intervention en cas de pollution accidentelle	22
7.Modalités de remise en état du site	23

# Liste des figures

Figure 1 : Localisation de Port Leucate et répartition des bassins au sein de la concession portuaire (Plan IGN® 1:25 000 <sup>ème</sup> ).....	6
Figure 2 : Photomontage de l'extension de Port Leucate (cf. état actuel photo précédente).....	8
Figure 3 : 1 <sup>ère</sup> phase des travaux, apportant 222 postes d'amarrage et 203 places de parking .....	9
Figure 4 : 2 <sup>ème</sup> tranche des travaux, avec la finalisation du belvédère et l'ajout de 300 postes d'amarrage .....	9
Figure 5 : Esquisse de la vue d'ensemble du projet (phases 1 et 2).....	10
Figure 6 : Matériel maritime servant au fonçage des pieux et à l'installation des pontons (© ADEP TP) .....	11
Figure 7 : Schéma de principe de réalisation des travaux de pose des pieux .....	11
Figure 8 : Esquisse 3D du parking.....	12
Figure 9 : Plan du parking de 203 places projeté (remblai dans le bassin A).....	12
Figure 10 : Exemple d'un chantier de pose de palplanches .....	13
Figure 11 : Exemple de remblaiement d'un quai à l'arrière d'un rideau de palplanches.....	13
Figure 13 : Schéma de principe de réalisation des travaux de création du parking – En haut : mise en place du rideau de palplanches ; en bas : remblaiement du terre-plein.....	14
Figure 13 : Localisation des stations de suivi de la turbidité – Les stations 1 et 2 sont déplacées au fur et à mesure de la progression des travaux. Exemple de sonde turbidimètre pour mesurer <i>in-situ</i> la turbidité de l'eau.....	21
Figure 14 : Mesures réalisées sur chaque individu (d'après Iwankow, 2014) .....	22

# Liste des tableaux

Tableau 1 : Récapitulatif des quantités et diamètres des pieux à vibro-fonçer.....	10
Tableau 2 : Planning prévisionnel des travaux de la phase 1 .....	15
Tableau 3 : Équipements antipollution disponibles sur le chantier.....	22

# 1. Préambule

Port Leucate est situé en bordure de l'étang de Salses-Leucate, sur la côte catalane, dans le département de l'Aude (11) (cf. Pièce 1). Comme d'autres stations balnéaires d'Occitanie, Port Leucate est créée *ex-nihilo* dans les années 1960 par la mission « Racine ». La réalisation de l'unité touristique Leucate – Barcarès est confiée à l'architecte Georges Candilis, qui conçoit un réseau de plans d'eau et canaux s'étendant sur plus de 10 km, reliant Port Leucate au nord, et Port Barcarès au sud. En effet, au-delà de la mise en valeur des plages, le nautisme s'inscrit au cœur de projet de Candilis, qui souhaitait une station « aux possibilités de sports nautiques inépuisables, par tout temps »<sup>1</sup>.

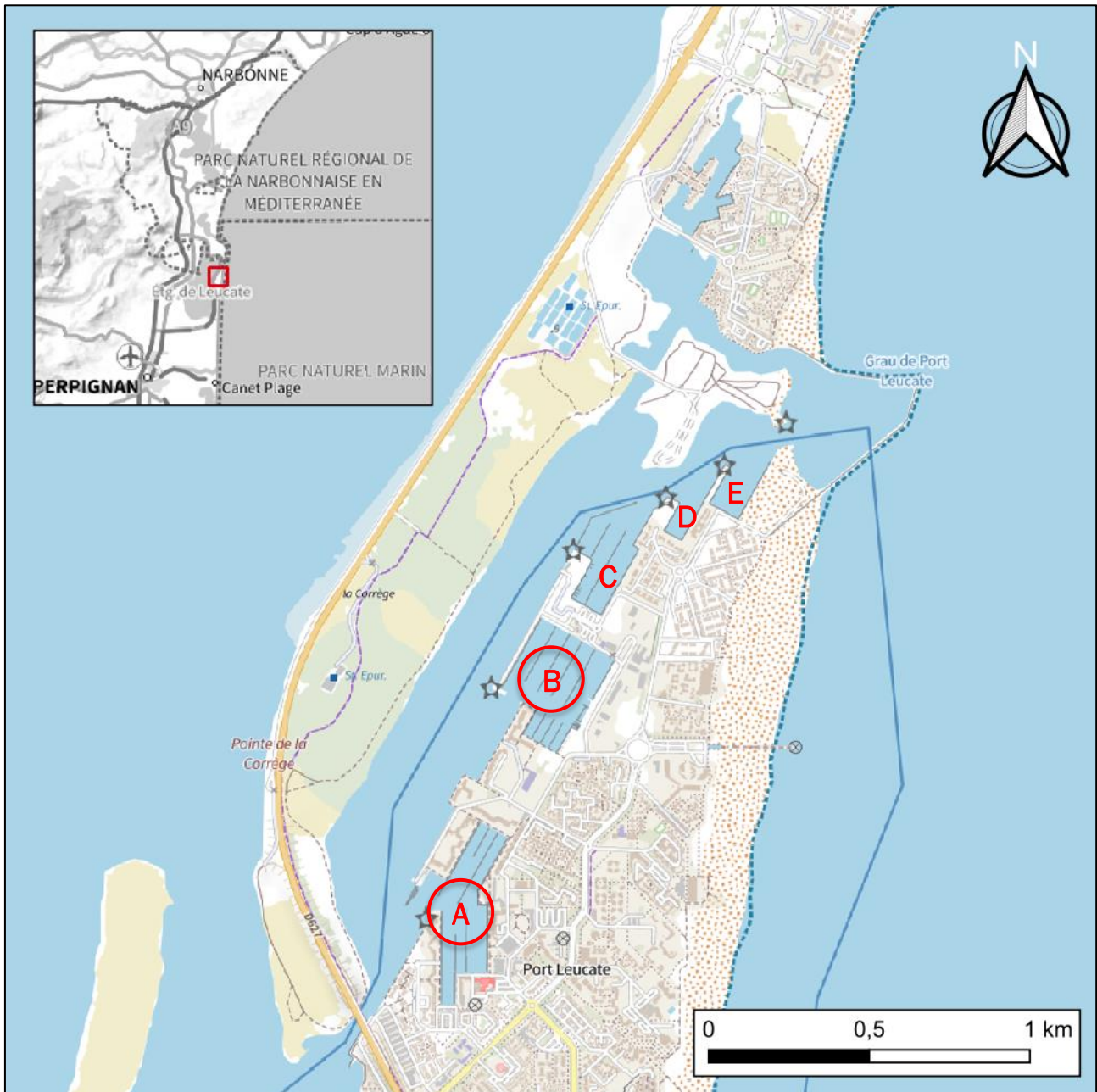


Figure 1 : Localisation de Port Leucate et répartition des bassins au sein de la concession portuaire (Plan IGN® 1:25 000<sup>ème</sup>)

<sup>1</sup> <https://www.amc-archi.com/article/l-unite-touristique-de-leucate-barcares.68233>

Aujourd'hui, les principales caractéristiques de Port Leucate sont les suivantes :

- Un plan d'eau de 255 hectares, abritant deux bassins principaux (A et B), et trois bassins secondaires (C, D, E ; cf. Figure 1) ;
- Plus de 3,9 km d'apportements pour un total de 1450 postes d'amarrage, équipés pour l'accueil d'unités mesurant jusqu'à 23 m ;
- Des équipements secondaires (station d'avitaillement, aire de carénage, sanitaires, réseaux d'assainissement...);
- Une exploitation en régie par la Ville de Leucate ; dont la démarche environnementale est reconnue par la certification « Ports Propres » et le label « Pavillon Bleu ».

Si le modèle économique et touristique de Leucate basé sur le programme de la mission Racine a bien répondu aux objectifs qui étaient fixés, à savoir le développement en masse de la côte, il apparaît indispensable et opportun aujourd'hui de faire évoluer l'offre touristique afin de s'adapter au marché et d'améliorer les retombées économiques. La Ville de Leucate cherche à pallier la coupure urbanistique présente sur le port, entre les bassins A et B, et à développer un projet de Smart Port City, en initiant le renouveau de la station.

Le projet d'extension s'inscrit dans une démarche de réunification urbaine et portuaire, visant à mettre en valeur le bâti existant : la requalification des quais adjacents au projet ainsi que la création d'une rambla paysagée doivent permettre de redynamiser l'attractivité de Port Leucate. L'ensemble de ces actions fait écho à la nouvelle résidence des Voiles Blanches, signée Jean-Michel Wilmotte, partiellement livrée en 2022.

Le projet de requalification urbaine et portuaire s'inscrit dans une logique d'interface terre-mer : à cet effet, un belvédère (rotonde précédée d'un ponton de 125 m de long) offrira une vision à 360°, tant sur la station et son plan d'eau que sur le lido de la Corrège, et au-delà le massif des Corbières et la chaîne des Pyrénées.

Port Leucate a la volonté de devenir une vitrine de la résilience des installations nautiques vieillissantes héritées de la mission Racine, mais aussi de poursuivre ses efforts dans la transition écologique et énergétique (démarche « Port de plaisance d'avenir »). A cet effet, des équipements novateurs sont prévus :

- Bornes intelligentes, associées au système de gestion Smart Waters, afin de rationaliser la distribution d'eau et d'électricité aux plaisanciers ;
- Panneaux solaires sur le nouveau parking, en réponse à l'objectif d'un port à énergie positive ; alternativement, une végétalisation pourra être privilégiée (lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain) ;
- Bornes de recharge pour véhicules électriques, de façon à satisfaire la demande croissante des usagers ;
- Couverture WiFi du périmètre portuaire (notamment pour la connectivité des bornes intelligentes et la vidéosurveillance) ;
- Station de pompage mobile (eaux grises et noires), en écho à la démarche Ports Propres ainsi qu'au label Pavillon Bleu ;
- Décanteur débourbeur pour l'aire de carénage, permettant la réutilisation des eaux.

Enfin, le projet d'extension s'inscrit dans un contexte de fort développement du nautisme (nombreuses demandes d'amarrage), et de concurrence, tant à l'échelle régionale que transfrontalière. Il s'agit en effet de faire face aux projets similaires dans le bassin de navigation Perpignan – Côte rocheuse : Ila Catala de Port Barcarès (1 800 anneaux), et Port Argelès (900 anneaux).

## 2. Nature et volume des travaux envisagés

Le projet de réunification portuaire de Leucate prévoit entre les bassins A et B la mise en place de 6 pontons flottants, et leur protection par 3 pontons brise-clapots. Soit un total 2 105 ml de pontons et 522 postes d'amarrage. Ces installations permettront l'accueil d'unités de 8 à 18 m.

Un parking de 203 places (4 900 m<sup>2</sup>) sera également construit à l'extrémité sud du quai du Traouquet, étendu par un remblai du bassin A sur une surface de 3 600 m<sup>2</sup>.



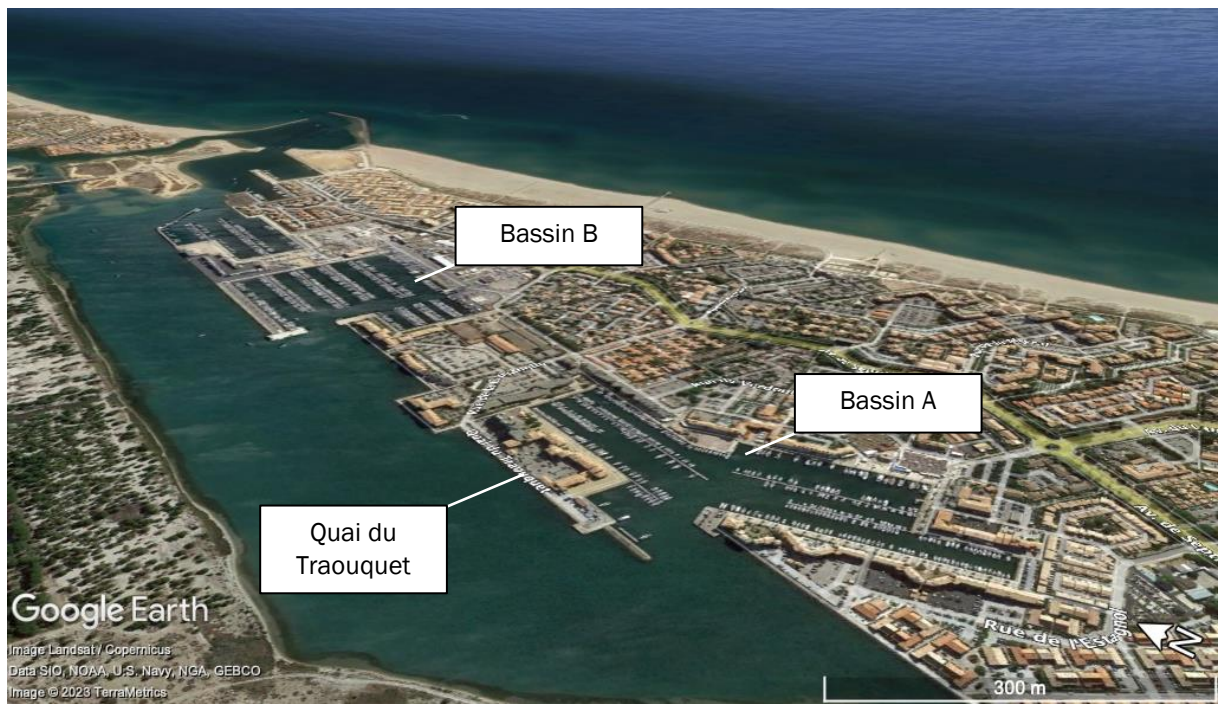


Figure 1 : Vue Google Earth® de la zone projet (imagerie satellitaire en date du 18/07/2020)



Figure 2 : Photomontage de l'extension de Port Leucate (cf. état actuel photo précédente)

Au regard du montant global des travaux, Port Leucate envisage de scinder la réalisation du projet en deux phases distinctes, avec une 1<sup>ère</sup> tranche lancée fin 2024 :



Figure 3 : 1<sup>ère</sup> phase des travaux, apportant 222 postes d'amarrage et 203 places de parking

Si les objectifs de développement du port de la phase 1 sont atteints, et que les conditions économiques sont favorables, alors une 2<sup>ème</sup> phase d'extension sera lancée sur la période 2028 – 2030 :



Figure 4 : 2<sup>ème</sup> tranche des travaux, avec la finalisation du belvédère et l'ajout de 300 postes d'amarrage



Figure 5 : Esquisse de la vue d'ensemble du projet (phases 1 et 2)

## 3. Modalités d'exécution des travaux

### 3.1. Nouveaux pontons

L'installation des nouveaux pontons débutera par le fichage des pieux dans le sable, à environ 12 mCM de profondeur. Les pieux d'environ 20 m de long seront vibro-foncés : cette technique consiste à enfoncer le pieu en le faisant vibrer. Puis, sur les derniers mètres, en fonction de la nature du sol, le marteau vibreur sera basculé en mode battage afin de finaliser le fichage des pieux dans le sol. Enfin, ces derniers seront sciés sur place, à la cote de projet. Ces travaux seront effectués sur le plan d'eau avec des moyens maritimes (ponton de travail, grue à flèche en treillis avec marteau vibreur, bateau de servitude ; cf. Figure 6).

Concernant les pontons flottants, il s'agit de structures aluminium préfabriquées qui seront assemblées sur l'eau progressivement et fixées aux pieux-guides. Les pontons seront habillés de bois exotique et munis de flotteurs expansés sans compensateurs. Des passerelles permettront la liaison entre chaque ponton et le quai. Elles seront agrémentées d'un portail sécurisé pour contrôler les accès.

	Quantité / linéaire pontons		Quantité de pieux		Diamètre des pieux	Quantité de postes à quai	
	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2		Phase 1	Phase 2
Pontons flottants aluminium	3 / 606 ml	3 / 768 ml	59	58	339 mm	180	243
Brise-clapots béton	2 / 383 ml	1 / 348 ml	33	31	711 mm	42	57
Amarrages méditerranéens	--	--	232	265	224 mm	--	--
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>5 / 989 ml</b>	<b>4 / 1116 ml</b>	<b>324</b>	<b>354</b>	--	<b>222</b>	<b>300</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9 / 2 105 ml</b>		<b>676</b>		--	<b>522</b>	

Tableau 1 : Récapitulatif des quantités et diamètres des pieux à vibro-fonçer

Les brise-clapot disposeront d'une structure aluminium 6005A soudée renforcée, avec un platelage bois exotique rouge 25 mm, ainsi que de flotteurs en béton. Ils seront par ailleurs équipés de garde-corps brise-vent d'1,2 m de hauteur.

Pour limiter les nuisances des bruits et vibrations sur le milieu marin, un rideau de bulles sera placé autour de l'atelier maritime. Un suivi de la turbidité sera aussi réalisé durant l'opération pour vérifier l'absence de dégradation de la qualité de l'eau (liée à une éventuelle remise en suspension des sédiments). Si c'est le cas, un barrage anti-MES sera installé en plus du rideau de bulles.

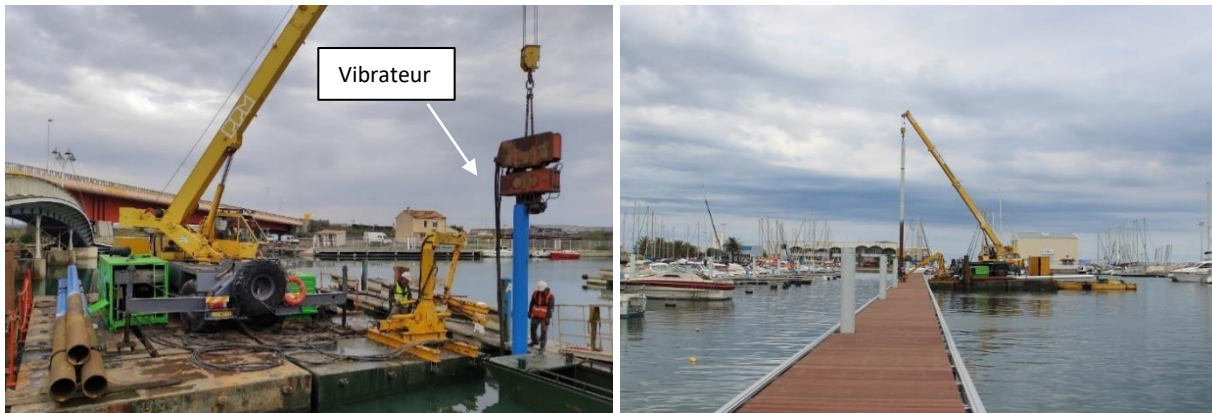


Figure 6 : Matériel maritime servant au fonçage des pieux et à l'installation des pontons (©ADEP TP)



Figure 7 : Schéma de principe de réalisation des travaux de pose des pieux

La bathymétrie varie entre 5,0 et 3,0 mCM sur l'ensemble de la zone d'installation des pontons (cf. Pièce 2 « Eléments graphiques » ; Planche 4) : aucun dragage n'est prévu. L'extension des infrastructures portuaire, dans les limites du périmètre concédé, concerne une surface 38 700 m<sup>2</sup> pour la 1<sup>ère</sup> phase d'extension, et 43 500 m<sup>2</sup> supplémentaires pour la 2<sup>ème</sup> tranche.

## 3.2. Création du parking

A l'extrémité Sud du quai du Traouquet, un remblai du bassin A de 60 m x 60 m (3 600 m<sup>2</sup>) permettra la création d'un parking de 203 places, pour une surface totale de 4 900 m<sup>2</sup>.



Figure 8 : Esquisse 3D du parking

Les travaux commenceront par le vibro-fonçage du rideau de palplanches de 120 ml. Les palplanches seront de type De Wendel de 5 mm d'épaisseur. Un atelier maritime, constitué d'une grue à flèche en treillis et d'un marteau vibreur sur un ponton flottant, sera mobilisé pour cette opération. Les palplanches seront enfoncées les unes après les autres à l'aide d'un guide pour assurer leur positionnement. Elles feront l'objet d'un battage sur les derniers mètres de leur fichage du sol, en fonction de la géologie, avant d'être sciées sur place à la cote de projet.

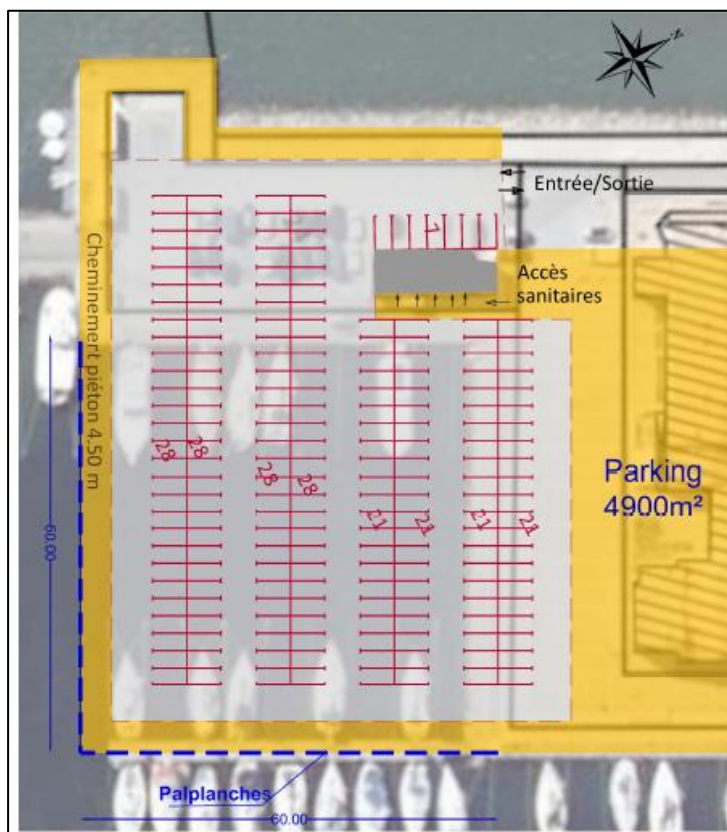


Figure 9 : Plan du parking de 203 places projeté (remblai dans le bassin A)

Pour limiter les nuisances des bruits et vibrations sur les mammifères marins, un rideau de bulles sera placé en travers de l'entrée du bassin A. Un suivi de la turbidité sera aussi réalisé durant l'opération pour vérifier l'absence de dégradation de la qualité de l'eau (liée à une éventuelle remise en suspension des sédiments). Si c'est le cas, un barrage anti-MES sera installé en plus du rideau de bulles.

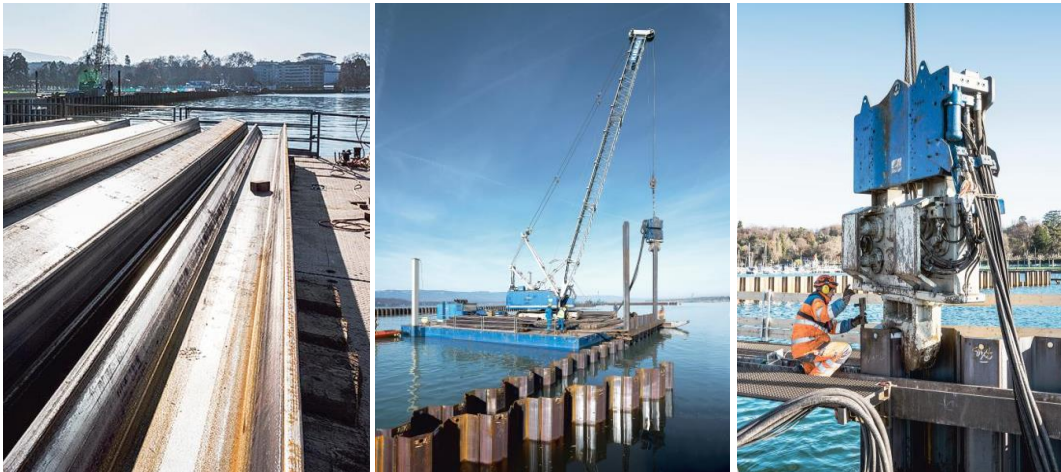


Figure 10 : Exemple d'un chantier de pose de palplanches

Le remblaiement du parking sera réalisé depuis la terre ferme à l'aide de camions bennes. 10 à 15 000 m<sup>3</sup> de matériaux seront nécessaires, qui seront amenés sur site en 10 rotations par jour, pendant 2 mois. Les matériaux ne seront pas pollués (matériaux minéraux de type non dangereux, inertes ou non) et proviendront d'une carrière et/ou d'un chantier de dragage proche (dragages d'entretien du grau conchylicole ou de l'avant-port). Des engins (pelles, compacteurs) viendront terrasser et compacter les matériaux.

Au fur et à mesure du remplissage avec les matériaux de remblai, l'eau résiduelle emprisonnée derrière le rideau de palplanches (fortement chargée en MES) sera écopée à l'aide d'une motopompe. Elle sera rejetée dans le bassin A, derrière un barrage anti-MES : cette méthodologie permettra de contrôler la surverse de l'eau résiduelle, évitant toute diffusion intempestive d'un panache turbide dans le plan d'eau portuaire.



Figure 11 : Exemple de remblaiement d'un quai à l'arrière d'un rideau de palplanches

Une fois le remblai terminé, la zone recevra un enrobé de surface et les emplacements des véhicules seront créés via un marquage au sol. Des caniveaux collecteront les eaux pluviales pour les diriger vers le réseau existant. Le parking recevra certains aménagements (séparateur d'hydrocarbures, mobiliers urbains, ornements paysagers, bornes de recharge pour voitures électriques).



Figure 12 : Schéma de principe de réalisation des travaux de création du parking – En haut : mise en place du rideau de palplanches ; en bas : remblaiement du terre-plein

### 3.3. Planning et coûts des travaux

Le démarrage des travaux de la 1<sup>ère</sup> phase est prévu fin 2024 :

Opération / Période	2024		2025					
	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin
Installation du chantier (dont études EXE et commande des matériaux)								
Transplantations des <i>Pinna nobilis</i>								
Vibro-fonçage des pieux								
Mise en place des pontons								
Création du parking								
Repli du chantier								

Tableau 2 : Planning prévisionnel des travaux de la phase 1

En cas de retard des travaux, le chantier sera repris en septembre 2025. Le planning présenté dans le Tableau 2 sera sensiblement similaire pour la phase 2, avec un démarrage hivernal prévu sur la période 2028 à 2030.

➔ Le coût global du projet dans sa première tranche de réalisation est estimé à 6 881 873 € H.T.



# 4. Analyse réglementaire du projet

## 4.1. Introduction

Au regard de ses caractéristiques, le projet d'extension de Port Leucate est soumis à plusieurs procédures réglementaires, au titre du :

- Code de l'Environnement ;
- Code des Transports ;
- Code de l'Urbanisme.

## 4.2. Procédures au titre du Code de l'Environnement

Au sens de l'Article L.211-1 du Code de l'Environnement (CE), le projet doit :

- *Permettre une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ;*
- *En priorité satisfaire les exigences de santé, de salubrité publique, de sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population ;*
- *Satisfaire ou concilier, lors des différents usages, activités ou travaux, les exigences de la vie biologique du milieu récepteur, et spécialement de la faune piscicole et conchylicole ; de la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations ; de l'agriculture, des pêches et des cultures marines, de la pêche en eau douce, de l'industrie, de la production d'énergie ».*

### ⇒ Articles R.122-1 à 9 du Code de l'Environnement

L'Article R.122-2 du Code de l'Environnement (Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes) stipule que « *les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas* ». L'annexe à l'Article R.122-2 (modifié par Décret n°2022-970 du 1<sup>er</sup> juillet 2022), précisant les travaux ou aménagements soumis à Etude d'Impact, indique :

Catégorie d'aménagement, d'ouvrages ou travaux	Projets soumis à examen au cas par cas
9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales.	b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche.

- ➔ **Le projet d'extension du port de Leucate n'est pas soumis à une évaluation environnementale (Décision de dispense du 17 octobre 2023, après examen au cas par cas de la demande n° 2023-012100, consultable en Pièce 6).**

⇒ **Articles L.214-1 à 6 et R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

Certains travaux, activités ou ouvrages (*nomenclature établie par décret en Conseil d'État après avis du Comité national de l'eau*) sont soumis à Déclaration ou Autorisation « *suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques* » (Article L.214-2 du CE).

La rubrique de la nomenclature concernée par l'opération d'extension de Port Leucate est la suivante :

*Titre 4, Rubrique 4.1.2.0 : Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu, 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).*

Le coût global du projet dans sa première tranche de réalisation est estimé à 6 881 873 € H.T.

➔ **Projet soumis à Autorisation**

⇒ **Articles R.181-13 et R.181-14 du Code de l'Environnement**

La demande d'autorisation environnementale comprend (...) l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R.181-14. (...) Etablie pour un projet qui n'est pas soumis à étude d'impact, [elle] est proportionnée à l'importance de ce projet et à son incidence prévisible sur l'environnement.

➔ **Projet soumis à Etude d'incidence**

⇒ **Article L.414-4 du Code de l'Environnement**

L'Article L.414-4 du CE précise que « *les programmes ou projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après « Evaluation des incidences Natura 2000* ».

➔ **Projet soumis à Evaluation simplifiée des incidences Natura 2000**

Conformément à l'Article R.414-23 et L.414-4 du CE, une évaluation des incidences Natura 2000 est intégrée à l'étude d'incidence, consultable en Pièce 5.2.

⇒ **Articles L.181-9 à L.181-10 du Code de l'Environnement**

Conformément aux Articles L.181-9 et 10 du CE, lorsqu'un projet n'est pas soumis à évaluation environnementale conformément à l'Article L.123-2-1° du CE, le Préfet peut choisir entre :

- une participation du public par voie électronique (d'au moins 30 jours par défaut) ;
- une enquête publique d'au moins 15 jours selon les impacts et enjeux du projet.

La procédure de participation du public par voie électronique pour les plans, programmes et projets non soumis à enquête publique est réalisée conformément à l'Article R.123-46-1 CE.

➔ **Projet soumis à Participation du public par voie électronique**

Suite à cette phase de consultation, le Préfet est amené à prononcer sa décision concernant le projet : autorisation ou rejet.

## 4.3. Procédures au titre du Code des Transports

Au titre de l'Article R.5314-2, les avant-projets de travaux de construction, d'extension et de modernisation des infrastructures des ports départementaux et communaux sont soumis, avant décision de la collectivité compétente, à une instruction menée par le directeur du port.

Le dossier d'instruction comporte l'évaluation des incidences prévue au Code de l'Environnement. En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier mentionne la ou les rubriques de la nomenclature annexée à l'Article R.214-1 du Code de l'Environnement, dont relèvent les travaux et comporte le document prévu à l'article R.214-6 du Code de l'Environnement. Si l'évaluation fournit les informations requises, elle tient lieu de ce dossier d'instruction.

Au titre de l'Article R.5314-4, l'instruction comprend les formalités suivantes qui sont effectuées simultanément :

- 1) Consultation du conseil portuaire ;
- 2) Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;
- 3) Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ;
- 5) Consultation de la commission nautique locale dont les conditions de fonctionnement sont fixées par le décret n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques ;
- 6) Consultation, s'il y a lieu, de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE) ;
- 7) Enquête publique.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues par les Articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par les Articles R.214-6 à R.214-56 du même code. Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1), 2), 3) et 5) du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

### 4.3.1. Commission nautique locale

Le Décret n° 86-606 du 14 mars 1986, relatif aux commissions nautiques prévoit que des commissions soient créées pour l'examen des projets de réalisation ou de transformation d'équipements civils intéressant la navigation maritime.

Le présent projet sera donc soumis à l'avis d'une commission nautique locale. Elles sont organisées par la DDTM / DML, à la demande des porteurs de projet, et sont présidées par le représentant du préfet maritime et du préfet de département.

**➔ Projet soumis à Consultation de la Commission Nautique Locale**

## 4.4. Procédures au titre du Code de l'Urbanisme

Créé à l'occasion de la réforme issue de l'Ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005 et du Décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007, le permis d'aménager, introduit dans le droit de l'urbanisme à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2007, vise à autoriser les travaux, installations et aménagements affectant l'utilisation des sols, dès lors qu'ils figurent dans une liste contenue aux articles R.421-19 à R.421-22 du Code de l'Urbanisme.

Au titre de l'Article R.421-19 du Code de l'Urbanisme, la création d'un parking supérieur à 50 emplacements est soumise à permis d'aménager.

L'accroissement des capacités d'accueil du port doit logiquement et nécessairement être accompagné dans le même pas temps par un renforcement de l'offre de stationnement dans la station, afin de soutenir tant le

développement économique de Port Leucate. Le projet prévoit ainsi la mise en place d'un parking de 203 places via la création d'un terre-plein de 3600 m<sup>2</sup> dans le bassin A, dans la continuité du quai du Traouquet.

**➔ Projet de parking soumis à Permis d'aménager**

Les dispositions s'appliquant aux demandes de permis d'aménager se trouvent aux articles R.441-1 à R.441-8 du Code de l'Urbanisme. Conformément à l'Article R.441-5 du Code de l'Urbanisme, l'étude d'incidence sera jointe à la demande de permis d'aménager.

## 4.5. Synthèse de la réglementation associée aux travaux

Au regard de l'analyse réglementaire, les travaux d'extension de Port Leucate sont soumis à :

- **EXAMEN CAS PAR CAS**, au titre de l'Article I au R.122-2 du CE ;
- **AUTORISATION**, au titre des Articles L.214-1 à 6 du CE, et compte tenu du coût du projet supérieur à 1 900 000€ H.T. ;
- **ETUDE D'INCIDENCE**, au titre des Articles R.181-13 et R.181-14 du CE ;
- **EVALUATION SIMPLIFIEE DES INCIDENCES NATURA 2000**, au titre de l'Article L.414-4 du CE ;
- **PERMIS D'AMENAGER**, au titre de l'Article R.421-19 du CU, et compte tenu de la création d'un parking de 203 places ;
- **COMMISSION NAUTIQUE LOCALE**, au titre du Décret n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques ;
- **PARTICIPATION DU PUBLIC**, au titre des Articles L.181-9 et 10 du CE.

## 5. Mesures de suivi

### 5.1. Suivi de la qualité de l'eau

Un suivi de la turbidité de l'eau sera réalisé autour de l'atelier maritime (vibro-fonçage et battage des pieux et palplanches), et lors du remblaiement du parking. Il portera sur les MES (Matières En Suspension) dans la colonne d'eau à travers un relevé de la turbidité de l'eau (turbidimètre).

Ces mesures seront effectuées avant (valeur de référence) et pendant les opérations de fonçage. Elles permettront de s'assurer que la remise en suspension des sédiments reste faible lors de ces travaux. Un opérateur sera chargé d'effectuer ces mesures selon le protocole décrit ci-dessous.

Le suivi de la qualité de l'eau sera réalisé sur 3 stations :

- Station n° 1 située proche de la zone de travaux (vibro-fonçage) ;
- Station n° 2 située près des herbiers de zostère et des Grandes nacres, côté lido ;
- Station n° 3 située à l'entrée de la lagune de Salses Leucate (pont de la Corrège) ;
- Station n° 4 située dans l'avant-port (côté mer).

Une mesure sera prise toute les 3 heures sur chacune des stations présentées ci-dessus. La mesure sera réalisée en subsurface. Si la valeur moyenne dépasse :

- 1,3 fois la valeur de référence (seuil d'alerte) : La cadence des travaux est ralentie jusqu'au moment où la moyenne des mesures de turbidité est inférieure au seuil d'alerte. La turbidité est à nouveau mesurée dans l'heure du constat d'une turbidité inférieure au seuil d'alerte ;
- 1,5 fois la valeur de référence (seuil d'arrêt) : les travaux sont interrompus. Les travaux reprennent dès lors que la turbidité repasse sous le seuil d'alerte. La fréquence de suivi de la turbidité est augmentée. Des barrages anti-MES seront mis à disposition.

La valeur de référence peut être réévaluée en cas de modification des conditions météorologiques pouvant influencer la turbidité des eaux indépendamment des travaux. Les mesures et aléas rencontrés seront consignés dans un journal de bord du chantier consultable par les services de l'Etat.



Figure 13 : Localisation des stations de suivi de la turbidité – Les stations 1 et 2 sont déplacées au fur et à mesure de la progression des travaux. Exemple de sonde turbidimètre pour mesurer *in-situ* la turbidité de l'eau.

## 5.2. Suivi et mesures spécifiques pour les cétacés

Afin d'éviter les incidences sur les cétacés (nuisances liées aux bruits sous-marins générés par le vibro-fonçage des pieux et palplanches), une procédure dite « ramp-up » sera mise en place pour le vibro-fonçage. Elle consiste à augmenter graduellement le niveau sonore sous-marin. Le but est d'effaroucher les cétacés pouvant se trouver à proximité, avant le démarrage des travaux. La durée de la procédure sera suffisamment longue pour permettre un éloignement significatif. En cas de détection de mammifères marins à proximité du port, le chantier est immédiatement arrêté.

## 5.3. Suivi des vibrations

Un suivi des vibrations provoquées par le vibro-fonçage des pieux (pontons) et des palplanches (parking) sera réalisé au niveau des résidences limitrophes. Ce suivi sera mis en place dès le début des travaux. Au vu des résultats, et le cas échéant, le mode opératoire des travaux sera revu.

Le protocole envisagé est le suivant :

- Diagnostiquer les habitations de manière à définir leur vulnérabilité et les seuils de nocivité ;
- Avant le démarrage des travaux, mesurer la propagation des vibrations pour adapter et valider le matériel utilisé et définir le réseau de contrôle en phase chantier ;
- Établir des seuils d’alerte en fonction des diagnostics initiaux, et contrôler en continu les vibrations sur les habitations sensibles.

## 5.4. Suivi des Grandes nacres

Pour chaque individu transplanté une marque visible sera positionnée à côté pour le suivi dans le temps. Afin de caractériser les individus transplantés et de vérifier qu’ils se portent bien, des mesures seront réalisées sur ces individus. Les paramètres physiques suivants seront relevés :

- Mesures de l’individu : les trois variables hauteur hors-sol (H), petite largeur (l) et grande largeur (L) sont mesurées pour déterminer par la suite la hauteur totale de chaque individu ;
- L’orientation des valves est définie au moyen d’un compas.

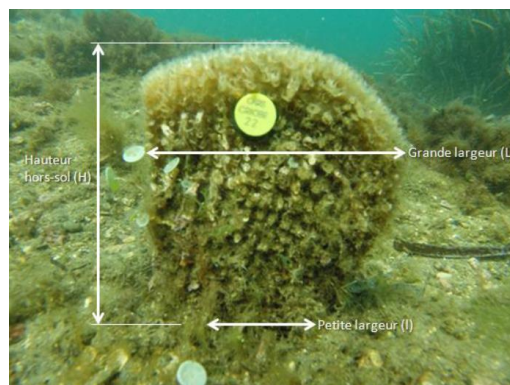


Figure 14 : Mesures réalisées sur chaque individu (d’après Iwankow, 2014)

Les suivis seront réalisés après 1 mois, 6 mois et 1 an, et donneront lieu à la production d’un rapport qui sera transmis aux services de l’Etat.

La zone de transplantation des nacres est présentée dans l’évaluation des incidences du projet (Pièce 5.1).

## 6. Moyens d’intervention en cas de pollution accidentelle

Les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles (absorbants d’hydrocarbures, barrages flottants) seront disponibles à proximité des zones en travaux :

Équipements	Quantité caractéristique
Barrage absorbant	80 m
Buvard absorbant double épaisseur	8 pochettes 200 0,4 x 0,5 m
Produit absorbant végétal hydrophobe	320 litres
Absorbant routier (sables)	90 litres
Barrages flottants	120 m

Tableau 3 : Équipements antipollution disponibles sur le chantier

## 7. Modalités de remise en état du site

Le projet vise à augmenter la capacité d'accueil de Port Leucate à 1992 anneaux, par l'ajout de pontons dans le bassin portuaire. Ce dernier est complètement artificiel, creusé dans les années 1960 à l'occasion de la création de la station balnéaire. L'extension du port revêt une dimension définitive : à cet effet, il n'est pas prévu de retrait de ces nouvelles infrastructures à court ou moyen terme.

En revanche, les travaux nécessitent l'amenée d'engins de chantier terrestres et d'un atelier maritime. Les quais en bordure de la zone de travaux seront par ailleurs utilisés pour le stockage temporaire de matériaux, l'installation d'une base vie, la réception des déchets, etc.

Par conséquent, à l'issue du chantier, la remise en état du site consistera en une démobilisation de tous les engins et installations nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi qu'à l'évacuation des déchets générés.

Le port retrouvera un fonctionnement normal, la navigation vers et depuis les bassins A et B n'étant plus gênée par les travaux. Piétons et véhicules pourront à nouveau emprunter les espaces rendus temporairement inaccessibles par les travaux.