

PROJET D'AMELIORATION DES CONDITIONS D'ACCUEIL DES NAVIRES DE CROISIERES AU QUAI EN EAUX PROFONDES DU PORT DE SAINT-PIERRE

Dossier de demande d'autorisation environnementale

Résumé Non-Technique

1



23/07/2019

1 RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

Le résumé non technique présenté ci-après a été actualisé en réponse à la recommandation n°20 de l'avis de l'Autorité environnementale. Il intègre notamment :

- les évolutions du projet entre le stade Avant-Projet (AVP) et le stade PRO ;
- les améliorations et compléments apportés au dossier en réponse à l'ensemble des recommandations de l'avis de l'Autorité environnementale.

Contexte et description du projet

CONTEXTE REGIONAL

Ces quinze dernières années, l'industrie de la croisière dans la région de l'Est du Canada a connu une forte croissance. Halifax, située à 620 km de Saint-Pierre, a progressivement adopté une stratégie de port d'attache qui encourage les compagnies de croisières à étendre leurs prestations vers la côte atlantique à la recherche de nouveaux choix d'itinéraires.

De nouveaux secteurs géographiques à l'Est du Canada connaissent ainsi une croissance du nombre d'escales de navires. Principal marché en vogue dans la région, le marché à créneaux, ou marché des croisières spécialisées, regroupe le segment des petits navires (moins de 1000 passagers), des croisières de luxe et des croisières d'aventure/expédition. Fortement axé sur le choix des destinations et les expériences que l'on peut y vivre, ce marché tend à rassembler des passagers qui souhaitent s'immerger dans la culture locale.

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon se trouve dans une situation favorable pour répondre à la forte croissance de l'industrie des croisières et saisir l'opportunité directe qui se présente, notamment :

- Par sa position géographique stratégique sur la voie maritime des lignes de croisières du Canada Atlantique et sa proximité avec la province de Terre-Neuve qui bénéficie d'une fréquentation avoisinant 500 000 touristes/an ;
- Par son exception culturelle en adéquation avec le marché des croisières spécialisées, l'archipel étant le seul territoire français en Amérique du Nord ;
- Par la loi canadienne sur le cabotage qui offre une incitation supplémentaire à réaliser une escale dans un port étranger au Sud de Terre-Neuve.

L'activité d'accueil de navires de croisière a débuté dans les années 90 à Saint-Pierre, passant de quelques navires à 9 paquebots en 2016, puis 15 à 20 navires chaque été entre 2017 et 2019. L'archipel souhaite se donner les moyens d'accueillir progressivement davantage de navires (soit à terme 10 navires de plus par an) par une mise à niveau de ses infrastructures, mais aussi et surtout par l'amélioration de la qualité d'accueil des croisiéristes.

Le développement d'une offre d'excursion en pleine adéquation avec le marché des croisières spécialisées dans la région en est notamment un axe fort. Ce dernier est traduit de fait dans le Schéma de Développement Stratégique (SDS) de la Collectivité Territoriale pour la période 2015-2020 et cette ambition se voit confortée par une allocation indicative de 26,35 millions d'euros pour le 11ème FED.

Parmi les actions visant à renforcer l'attractivité du projet sur la scène régionale et partagées par les acteurs du territoire :

- L'archipel prévoit de renforcer les services d'ingénierie touristique et de marketing, et de développer l'ensemble des dispositifs nécessaires pour fédérer les professionnels du secteur et la population. A cet effet, des ateliers participatifs de réflexion autour des projets portuaires et des interactions ville-port ont été menés, le dernier datant de mars 2019.

- L'amélioration de l'attractivité de l'archipel vis-à-vis du marché de la croisière s'accompagne également de réflexions et projets, aussi bien urbanistiques que logistiques, commerciales et paysagères (réflexion sur l'embellissement du bâtiment de la SPEC, aménagement d'un cheminement entre le QEEP et le centre-ville (déplacements doux))

En plus du besoin pour les croisiéristes de se rendre au centre-ville à pied, la RN2 et le quai en eaux profondes (QEEP) constituent une promenade dominicale habituelle pour les Saint-Pierrais. Le QEEP constitue également le point de départ de randonnées vers les étangs localisés plus haut (étang Frecker par exemple).

DEFINITION DU PROJET

Le Quai en eaux profondes (QEEP), localisé au nord de l'enceinte portuaire du port de Saint-Pierre géré par la Direction des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer de Saint-Pierre et Miquelon (DTAM 975), accueille des navires de croisières (d'avril à octobre), des navires transportant du vrac solide et des colis lourds ainsi que des pétroliers approvisionnant les réservoirs de stockage localisés derrière le bâtiment de la SPEC, ancien bâtiment d'exploitation des produits de la pêche (toute l'année).

La configuration actuelle présente plusieurs inconvénients :

- Les flux des passagers, des véhicules et des zones de stockages se croisent sur le même terre-plein, les conduites d'hydrocarbures étant directement accessibles sur le quai ;
- Le quai est localisé dans la zone de danger identifiée dans l'étude des risques industriels de l'exploitant pétrolier ;
- En cas de présence concomitante d'un pétrolier et d'un croisiériste, le navire de croisière est prioritaire, ce qui engendre des coûts supplémentaires pour l'exploitant pétrolier (frais d'attente). Si deux bateaux de croisières sont présents de façon simultanée, alors l'un des deux doit mouiller et débarquer ses passagers à l'aide des navettes ;
- Le bâtiment d'accueil des passagers est sous-dimensionné.

Les études préliminaires et d'avant-projet techniques ont permis de choisir un projet parmi les variantes proposées qui prend en compte toutes ces difficultés et qui consiste à construire un second quai à proximité de l'actuel QEEP sur un terre-plein existant appelé « Plateforme Ouest » afin de tenir hors des zones de risques industriels majeurs, qui permet de supprimer les difficultés d'accès maritime au quai et d'accueillir convenablement les passagers.

Quai en eaux profondes actuel avec navire accosté et bâtiment d'accueil des passagers

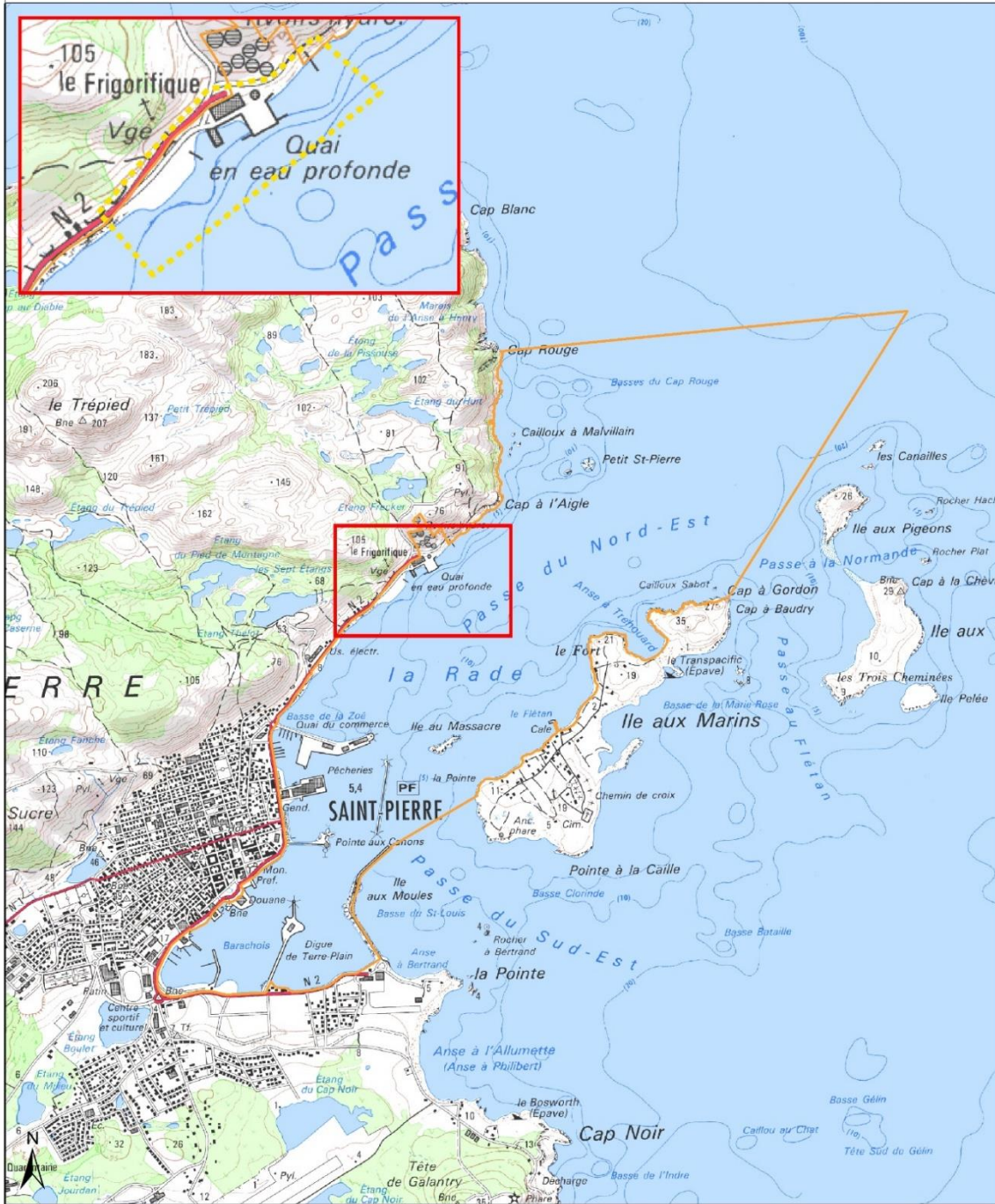


Plateforme ouest



Source : BRLi, 2019

Localisation du projet



Légende

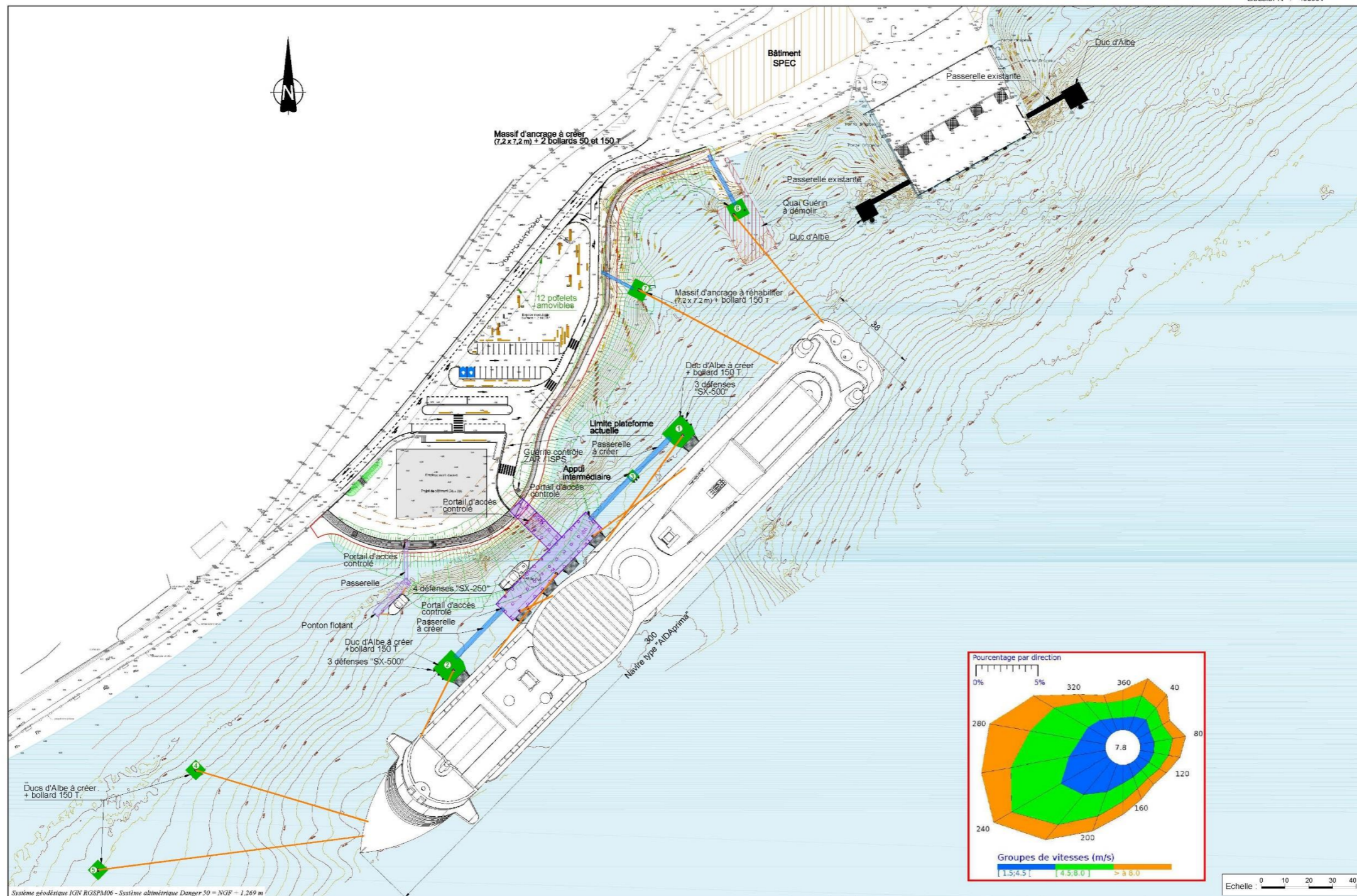
- Limite administrative du port de Saint-Pierre
- Aire d'étude immédiate

0 150 300 450 600 Mètres

Réalisé le : 04/03/2019
Sources : BRL, DTAM, IGN Scan25
Projection : WGS84
Réf : 02_Localisation_etude.mxd

Vue en plan des aménagements envisagés

Dossier N° : 43035V



Système géodésique IGR RGSPM06 - Système altimétrique Danger 50 = NGF + 1,269 m

MOE - Accueil croisière à Saint-Pierre

Date	États/Version	Description	Statut		
14/06/19	ADP	ADP	JGe	Première diffusion	

Echelle : 1 / 1 000
 Dessiné par : ABP
 Approuvé par : JGe
 Date d'origine : 17/05/2019
 Date de révision : 12/06/2019
 Date de l'impression : 12/06/2019

Quai En Eaux Profondes
 Vue en plan
 Proposition 2 "Croisière"

PRO PORT STC GEN G00 00 VP-0002 AD
 Fichier : VP-0002-PRO-PORT-STC-GEN-G00-00-AD.dwg

AMÉNAGEMENTS ET TRAVAUX ENVISAGÉS

Les aménagements consistent à créer un nouveau quai d'accostage au droit du terre-plein ouest actuel. Cette structure principale est complétée par la mise en place de deux ducs d'Albe d'accostage supplémentaires et un coffre d'amarrage. Il accorde également deux postes d'amarrage pour les navires de servitudes (remorqueurs, lamaners...) et un poste saisonnier sur ponton flottant pour le navire « Le p'tit Gravier » assurant la desserte de l'île aux Marins.

Le terre-plein sera rehaussé de la cote + 4,30 à +6,50CM afin de s'affranchir de tous problèmes de surverse de la houle. L'espace du terre-plein le plus au nord permet de créer une gare routière susceptible d'accueillir 4 bus en simultané et un parking VL d'au moins 20 places à l'arrière de la gare maritime.

La plateforme d'une surface de 4800 m² est organisée autour d'un espace modulable destiné à des usages multiples d'environ 1900m². Avec un tel agencement, le quai actuel QEEP conserve son fonctionnement industriel actuel et ne sera pas perturbé pendant la phase des travaux.

Les travaux nécessaires au projet sont :

- La démolition du quai Guérin localisé entre la plateforme ouest le QEEP, en état de détérioration ;
- L'extension et le rehaussement de la plateforme ouest ;
- La mise en place du quai sur pieux, des ducs d'Albe d'accostage et du coffre d'amarrage par trépanage et forage de pieux en acier de différents diamètres et à différentes profondeurs dans le rocher (10-12 m) ;
- L'aménagement du terre-plein : revêtement, emplacement réservé pour un projet de bâtiment d'accueil du public, gare routière, espace public modulable composé de bancs poutres modulables, parking afin de créer une zone de rencontre entre habitants et arrivants, une zone de manifestations et un point de clôture de la promenade littorale entre Saint-Pierre et le quai ;
- L'aménagement d'une corniche et d'une jetée : la différence de cote de la plateforme permet un aménagement en gradins, orientés face à l'océan.
- La route d'accès au terre-plein ouest sera également réaménagée (rehausse et revêtement).

Concernant le quai pour les pilotes, son niveau supérieur est prévu à +5,00 m CM. Des marches d'escalier et trois rampes pour les personnes à mobilité réduite permettront d'y accéder.

Une protection cathodique (anodes sacrificielles) permettant de protéger l'infrastructure contre la corrosion sera mise en place.

Les eaux pluviales s'écoulant sur le terre-plein seront collectées et traitées avant rejet.

Illustrations des aménagements de la corniche et des bancs poutres



Source : AVP, 2019

Calendrier de réalisation

Le calendrier des travaux s'étale sur 3 années avec des périodes de coupures hivernales pendant lesquelles aucuns travaux ne sera réalisé (de janvier à avril). La signature des marchés de travaux est prévue fin 2019 avec un démarrage des travaux au printemps 2020.

Etat initial, incidences et mesures prévues

GEOMORPHOLOGIE ET RISQUES NATURELS

ETAT INITIAL

Géologiquement, Saint-Pierre et Miquelon constituent une dépendance de Terre-Neuve et par extension de la chaîne de montagne des Appalaches. D'origine volcanique, l'ensemble fut submergé par la calotte de glace du Labrador au Pléistocène. L'archipel fut ensuite isolé par des effondrements et affaissements postglaciaires.

L'île de Saint-Pierre se compose quasi intégralement de roches volcaniques rhyolitiques, c'est-à-dire provenant de la fusion partielle de la croûte continentale sous-jacente à l'Archipel formée de granites. Ces rhyolites de teinte rouge sont bien reconnaissables au niveau du Cap Rouge par exemple. L'élévation topographique de l'île reste assez modeste avec un point culminant, le Trépied, atteignant 207 m d'altitude.

L'aire d'étude immédiate est située entre la mer au sud-est et les collines qui la surplombent au nord-ouest. Sa topographie a été modifiée au fur et à mesure des projets de construction afin de s'adapter à l'utilisation de la zone (construction de bâtiment, réalisation de routes...). Elle est ainsi plane à proximité des quais (cote de 3,00 m NGF soit 4,30 m CM) mais les talus, les bords de route sont largement en pente. Les collines au nord s'élèvent rapidement jusqu'à atteindre le plateau d'environ 100 m d'altitude qui encercle le mont du Trépied (point culminant de l'île).

Concernant les risques naturels, et vu le contexte de la zone, située en bord de mer en raison des besoins des activités portuaires, celle-ci est exposée à un aléa fort de référence pour la submersion marine soit par débordement soit par franchissement. (D'après le Plan Protection des Risques Littoraux - arrêté en date du 28 septembre 2018).

INCIDENCES

Afin d'éviter tout risque de submersion marine de la plateforme ouest, il est prévu sa rehausse à partir de la réfection de la carapace de la digue puis du remblaiement de la plateforme avec du tout-venant. Ceci conduira une augmentation de hauteur passant de 4,30 m CM à 6,50 m CM (3,00 m NGF à 5,20 m NGF).

Cette modification de bathymétrie sera réalisée au début du calendrier des travaux, en saison estivale avant la période des tempêtes. Il existera donc une différence de topographie entre le QEEP actuel et les nouveaux aménagements.

La route d'accès en arrière du terre-plein sera elle aussi modifiée afin d'équilibrer la topographie et de réaliser un accès sécurisé de la zone jusqu'au quai en eaux profondes (dont la topographie ne sera pas modifiée). Ces modifications viendront diminuer la différence de hauteur entre la zone de projet et la RN2 passant au-dessus.

MESURES

La rehausse de la plateforme est une mesure d'évitement d'une submersion marine de la future zone.

Etat initial, incidences et mesures prévues

ÉCOULEMENTS ET EAUX MARINES

ÉTAT INITIAL

Concernant l'hydrographie, la consultation des cartes IGN et les visites de terrain indiquent qu'aucun cours d'eau permanent ne traverse l'aire d'étude immédiate (AEI). Toutefois, on note la présence de l'étang Frecker au-dessus de l'AEI dont les écoulements se font dans des thalwegs jusqu'au littoral, du fait des fortes pentes du secteur.

La forte pluviométrie sur l'île, la fonte des neiges et la présence d'étangs implique l'existence d'un réseau de gestion des eaux de ruissellement du bassin versant sur toute l'AEI. L'ensemble des écoulements est canalisé au sein de fossés et de canalisations par lesquelles les eaux se déversent directement en mer au droit des différents quais et plateforme de l'AEI.

Concernant le milieu marin, les courants sont fonction de la marée et atteignent environ 0,15 m/s. Les courants dans la passe nord-est (rade du port) sont orientés Nord-est/sud-ouest. L'AEI se trouve bien protégée des houles océaniques, moins des mers de vents.

Le transit hydrosédimentaire au sein de la passe nord-est se fait du nord-est vers le sud-ouest. Modifié par les différents ouvrages portuaires (digues) qui ont réduit de près de moitié la section hydraulique de la passe, les sédiments s'accumulent au fond de la rade au sud de la plateforme ouest. Aucune mesure de la turbidité ni de polluants n'a été réalisée sur site. Les échanges avec les plongeurs de la DTAM permettent d'affirmer une eau très peu turbide avec une visibilité d'au minimum 20 m qui diminue néanmoins lors d'évènements climatiques (tempêtes) qui sont fréquents durant la période hivernale

INCIDENCES

Les incidences ne concernent que le milieu marin et sont de deux types durant la phase de construction :

- Remise en suspension limitée de sédiments par la destruction du quai Guérin et la réfection de la digue de la plateforme Ouest (pose d'enrochements notamment) : l'impact est uniquement attendu au cours des 3 premiers mois des travaux. La dissipation du nuage turbide se fera rapidement au gré des courants et des marées à l'instar de la turbidité générée lors de fortes houles, tempête ou lors de l'extraction de sédiments marins dans la rade
- Risque de pollution accidentelle des eaux du fait d'éventuelles fuites issues des engins de chantier et l'utilisation de solvants, carburants, huiles... Ce type de pollution des eaux marines est encadrée et très peu probable.

MESURES

En phase de construction, le rinçage des enrochements avant sortie des carrières (Carrière de Saint-Pierre et hors saint-Pierre) sera réalisé afin de supprimer la couche de poussière. Des moyens de prévention et de gestion de lutte en cas de pollution accidentelle seront prévus. Un suivi régulier de la turbidité sera mis en place pendant les opérations relatives à la digue.

En phase d'exploitation, la mesure d'évitement consiste en la mise en place d'un système de traitement des eaux de pluies ainsi que des moyens de prévention et de gestion d'une pollution accidentelle issue des navires.

Etat initial, incidences et mesures prévues

HABITATS MARINS, ICTHYOFAUNE ET MACRO-INVERTEBRES

ETAT INITIAL

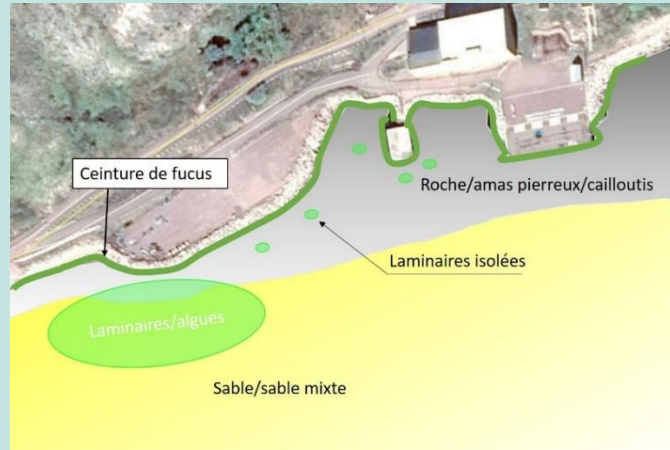
Les fonds de l'AEI sont composés d'enrochements, de pierres et cailloutis issues des anciens remblais et activités ainsi que de sédiments meubles plus ou moins mixtes. Les fonds meubles s'étendent ensuite vers le large dans la rade.

Les inventaires historiques et les observations depuis la surface et en plongée sous-marine ont permis d'inventorier 11 espèces d'algues dont une ceinture de fucales (groupe bien représenté dans l'ensemble du port), des laminaires (*Saccharina latissima* et *Agarum cribrosum*) en

association avec d'autres algues (rouges et vertes filamenteuses) sur les fonds infralittoraux mixtes et l'algue rouge encroûtante sur les roches infralittorales.

Les habitats observés sur l'AEI sont communs dans l'archipel. La présence de laminaires dans l'AEI confère au site un caractère certes commun dans la zone, mais écologiquement intéressant du fait que cet habitat fournit abris et nourriture à d'autres espèces.

Nature des fonds sur l'AEI



Source : BRLI, DTAM 975, 2019

Ceinture de fucus sur les enrochements de l'AEI visible depuis le bord 2019



Roche et autres substrats durs : Amas de rochers



Zone de laminaires et d'algues rouges (2019) avec oursins verts



Algue rouge encroûtante *clathromorphum compactum* (2010)



Source : BRLI, DTAM, 2010 et 2019

Concernant l'ichtyofaune et les macro-invertébrés, les listes d'espèces créées dans le cadre du projet de création d'une ZNIEFF marine permettent de recenser 32 espèces de poissons et 46 espèces de macro-invertébrés, certaines n'étant présentes qu'en saison printanière/estivale du fait de la reproduction. Les observations sur site ont permis d'identifier des espèces communes à l'archipel et aux habitats (anémone plumeuse, oursin vert et plat dollar des sables). Le peuplement est diversifié du fait des différents biotopes créés par les aménagements successifs créant abris et sources de nourriture. En période estivale, les homards sont très présents, utilisant les nombreuses anfractuosités des rochers ainsi que la tanche tautogue attirée par les pieux occupant toute la colonne d'eau (effet récif).

INCIDENCES

L'agrandissement de la plateforme et de la réfection de la carapace de la digue (enrochements de la plateforme) entraînent le recouvrement des habitats et des biocénoses (algues) sur les fonds sableux, la disparition momentanée de la faune et de la flore (fucaltes, oursins...) et le dérangement momentané de la faune par la turbidité et l'émission de bruit (déplacement de blocs et forage). Les fucus recoloniseront rapidement le site (quelques années) à partir des fucus présents à proximité. La faune mobile pourra s'enfuir dès le début des travaux.

Durant l'exploitation, les enrochements constitueront des anfractuosités et des abris notamment pour les homards. Le type d'habitat ne sera pas modifié par les ouvrages puisque le linéaire côtier est déjà rocheux. Il a déjà été complexifié par le passé et le sera une nouvelle fois. De ce fait, la zone de projet sera recolonisée par des espèces adaptées aux habitats déjà en place.

Les nouveaux ouvrages et navires sont susceptibles de propager des espèces exotiques envahissantes marines (EEE).

MESURES

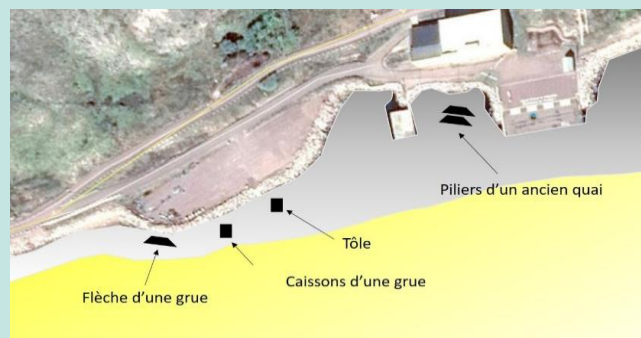
La disparition des habitats, notamment des laminaires, sous l'emprise des enrochements ne peut être réduite. Néanmoins, celle des autres habitats et de la faune sera compensée par la création de nouveaux habitats et la colonisation par les enrochements et les pieux par les différentes espèces.

Les émissions sonores seront suivies au niveau de deux stations. En cas de dépassement des limites hautes fixées pour les mammifères marins, les poissons et les macro-invertébrés, des solutions techniques seront mises en place pour en réduire fortement les incidences.

Concernant les EEE marines, la stratégie locale de prévention et de lutte contre les EEE sera appliquée et des panneaux seront mis en place sur le quai afin de sensibiliser l'ensemble des utilisateurs du futur quai. La conformité avec la réglementation internationale (convention BWM) ; concernant notamment la gestion des eaux de ballast, sera vérifiée.

Une mesure d'accompagnement est également définie et consiste à retirer des fonds les macro-déchets avant l'agrandissement de la plateforme.

Localisation de macro-déchets sur le fond de l'aire d'étude immédiate



Etat initial, incidences et mesures prévues

MAMMIFERES MARINS

ETAT INITIAL

D'après l'UICN (2003), les eaux territoriales sont fréquentées par les espèces de mammifères marins communes au nord-ouest atlantique. Au total 16 espèces de cétacés ont été répertoriées, 5 espèces de mysticètes (baleines à bosses, rorqual commun, baleine bleue ...) et 11 espèces d'odontocètes (orques, dauphins à flancs blancs...).

Les observations de ces mammifères se font aisément depuis la côte et le phoque veau-marin est observé partout le long des côtes de l'archipel, y compris dans le port de Saint-Pierre. Les phoques vaux-marins et gris sont les deux espèces présentes toute l'année même si le printemps et l'été sont les périodes les plus propices. L'AEI ne constitue pas une zone de repos ni de reproduction pour ces espèces étant donné son inaccessibilité et sa fréquentation régulière par les navires et les pétroliers. En revanche, elles sont présentes sur l'île aux Marins et régulièrement observées dans le port (veaux-marins surtout).

Concernant les autres espèces de mammifères marins, l'archipel est un passage pour les cétacés entre les zones de nourrissage (Terre-Neuve, Labrador, Golfe du Saint-Laurent) et la zone de reproduction (Golfe du Mexique). Certaines sont observées dans la rade du port.

INCIDENCES

Durant la phase chantier, l'activité la plus génératrice de bruit sous-marin est le trépanage et le fichage des micropieux dans le substratum rocheux. Ces opérations pour l'ensemble des ouvrages (quai, coffre d'amarrage et ducs d'accostage) sont prévues sur 6 mois entre juillet et décembre de la première année de travaux et sur 3 mois entre mai et juillet la deuxième année. La zone de dérangement va au-delà de l'île aux Marins et prend aussi en compte les l'île aux Pigeons ou encore l'île aux Vainqueurs et pratiquement jusqu'à l'Îlot Noir pour le rayon de 1,62 MN.

Pour ces espèces, les empreintes sonores (soit la limite de perception maximum) est d'environ 7 km soit environ jusqu'à « l'Enfant Perdu ».

Le phoque veau-marin et le rorqual sont les espèces les plus concernées.

MESURES

Les seuils acoustiques comportementaux de dommage temporaire sont connus pour les mammifères marins. Il s'agit donc de ne pas atteindre ni dépasser certains niveaux de bruits pendant les opérations de forage. Ainsi, un suivi acoustique permettra d'avoir des données sur la présence des mammifères dans la zone et sur les émissions sonores engendrées par les travaux. En cas de dépassement, l'entreprise adaptera les travaux ou si nécessaire s'équipera de mesures de réduction de bruit à la source (rideau de bulles/confinement)

Etat initial, incidences et mesures prévues

AVIFAUNE MARINE

ETAT INITIAL

Soixante-trois taxons sont enregistrés dans la base de données de l'INPN pour la collectivité. Les espèces appartiennent aussi bien au groupe des passereaux, que des rapaces ou des oiseaux marins.

Sur le littoral, plusieurs espèces sont recensées dont le pingouin torda *Alca torda*, le guillemot à miroir *Cephus grylle*, le goéland argenté *Larus argentatus*, le cormoran à aigrettes *Phalacrocorax auritus*, le macareux moine *Fratercula arctica*, le guillemot de Troil *Uria aalge*, les sternes arctique *Sterna paradisaea* et pierregarin *Sterna hirundo*. L'archipel, notamment Saint-Pierre accueille une forte population d'eiders à duvet (*Somateria mollissima*) en hivernage.

Plus au large, l'îlot du Grand Colombier accueille la plus grande part de la population avienne marine de l'archipel avec un total de 16 espèces nichant au sol ou en terrier. Les colonies d'oiseaux présentent un intérêt tantôt national tantôt international en termes de conservation des espèces.

Au niveau de l'aire d'étude, les espèces habituées aux zones anthropisées sont observées telles que les goélands : goéland argenté *Larus argentatus*, goéland d'Amérique *Larus glaucoides*, goéland brun *Larus fuscus*, goéland marin *Larus marinus* et les cormorans qui sont souvent observés dans le port de Saint-Pierre. Ces espèces utilisent les zones anthropiques comme aire d'alimentation (déchets, rejet de pêche) ou comme reposoirs. Des espèces limicoles fréquentent également les rochers bas dans l'AEI : bécasseau violet *Calidris maritima*, Chevalier grivelé *Actitis macularius* (ou branle queue), Grand Chevalier à pattes jaunes *Tringa melanoleuca*

INCIDENCES

La phase travaux peut nécessiter un fort éclairage susceptible d'attirer la faune volante et de provoquer un risque de collision sur les ouvrages en hauteur.

Les périodes les plus sensibles sont durant la migration en début et fin de l'été (mai/juin-septembre/octobre), la nidification (espèces nicheuses sur le grand Colombier dont la zone de nourrissage se situe au sud de l'île de Saint-Pierre) et l'envol des jeunes début septembre.

MESURES

Une application rigoureuse des prescriptions de l'arrêté ministériel du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses sera faite. Ce texte stipule notamment la nécessité d'éteindre les éclairages de chantier au plus tard 1 h après la cessation de l'activité et d'orienter les éclairages vers le sol. En cas de présence prolongée sur la zone de projet, il est préconisé d'éteindre les éclairages de chantier aux heures maximales suivantes : 20 h en juillet/août/septembre et 19h00 en juin/octobre.

Etat initial, incidences et mesures prévues

PAYSAGE

ETAT INITIAL

Localisée à l'extrémité nord de la rade, l'aire d'étude immédiate est tournée vers la mer avec une vue sur l'île aux Marins et les digues d'entrée du port.

Les aménagements portuaires (Quais et Plateforme ouest) se distinguent difficilement sur ce fond de montagne et de falaise à dominante rocheuse.

Leur perception est cachée par le bâtiment de la SPEC et les cuves de stockage d'hydrocarbures qui dominent le paysage de la zone et lui donne un aspect industriel. Ces éléments du paysage marquent l'extrémité nord de la rade du port avec un certain éloignement.

Depuis le boulevard Thélot, l'AEI est visible seulement en arrivant sur site. Au niveau du centre urbain, la digue du nord-est empêche toute visibilité.

L'aire d'étude depuis la mer



Prise de vue depuis la plateforme ouest vers l'extérieur



INCIDENCES

Les travaux modifieront la perception et l'ambiance du site notamment pour les croisiéristes arrivant à Saint-Pierre pendant cette période.

Une fois les travaux terminés et depuis la mer, les ouvrages seront peu perceptibles. En

effet, l'avancée de la plateforme, la création du quai et du bâtiment ainsi que la rehausse seront réalisés sur fond d'un littoral déjà occupé par des enrochements et avec une topographie gommant tout effet de la surélévation. Seule la présence de deux navires sur les deux quais modifiera la perception de la zone et renforcera le caractère portuaire, industriel et spécifique de la zone à accueillir des navires de tels gabarits.

Les perceptions seront fortement modifiées depuis la RN2 en arrivant sur la zone de projet qui laissera découvrir brusquement à hauteur de voirie un espace aménagé de 5 720 m².

MESURES

Aucune mesure n'a été identifiée. En cas de construction future d'un bâtiment, celle-ci fera l'objet d'un dépôt de permis de construire et d'une insertion paysagère optimale.

Projection de la future zone d'accueil des croisiéristes



Source : DTAM 975, 2019

Etat initial, incidences et mesures prévues

ACTIVITES HUMAINES, VOISINAGE ET NUISANCES

ETAT INITIAL

L'aire d'étude ne concerne que les activités liées à l'industrie et au transport. Toutefois, au travers de l'approvisionnement des hydrocarbures et la venue des touristes / croisiéristes, les activités au droit du quai sont primordiales pour le reste de l'archipel et les activités liées au tourisme (notamment les excursions en bateau) et au commerce. L'activité de croisiéristes est en augmentation ces dernières années. Également, on trouve sur site le bâtiment appelé « le frigorifique », anciennement exploité par la Société de Pêche et de Congélation (SPEC). Aujourd'hui non-utilisé, un programme de réhabilitation et de mise en valeur est à l'étude.

Concernant les autres activités, la pêche de plaisance est pratiquée dans la rade à partir d'embarcations et ponctuellement depuis le quai. Les pêcheurs de loisirs sont autorisés à poser des casiers (une dizaine à proximité de l'AEI) et le QEEP est la destination de promenade depuis le centre-ville. Une activité d'extraction de sable existe également au sud de l'AEI.

Du point de vue maritime, le QEEP n'accueille que des navires à fort tirant d'eau (max. 9,5 m) : paquebot de croisière (≈20/an), tankers (≈5 à 6 /an) et navires de transport de fret volumineux plus exceptionnels. Ces navires ne peuvent accoster ailleurs sur l'archipel.

Du point de vue terrestre, l'accès au QEEP se fait par la RN2 à pied, en voiture ou en bus.

Outre les deux conduites présentes sous le QEEP, l'enjeu repose principalement sur le dépôt pétrolier situé à environ 50 m au nord de l'AEI. Dans la configuration actuelle, le dépôt peut constituer un risque pour l'ensemble des croisiéristes.

INCIDENCES

Phase travaux :

- La solution retenue permet de conserver l'utilisation du Quai en eaux profondes actuel. La gêne sera donc limitée ;
- Concernant la pêche de loisirs, la pose de casiers dans la rade sera momentanément modifiée afin d'assurer la sécurité des pêcheurs et du matériel. Les homards pourront être moins présents dans l'AEI du fait des effets de dérangement et de disparition ;
- Concernant le trafic routier, l'amenée des matériaux depuis la carrière du fauteuil engendrera un trafic de plus de 2000 camions entre juillet et novembre 2020 qui passera par la RN1 et le boulevard Thélot soit 5 camions à l'heure.

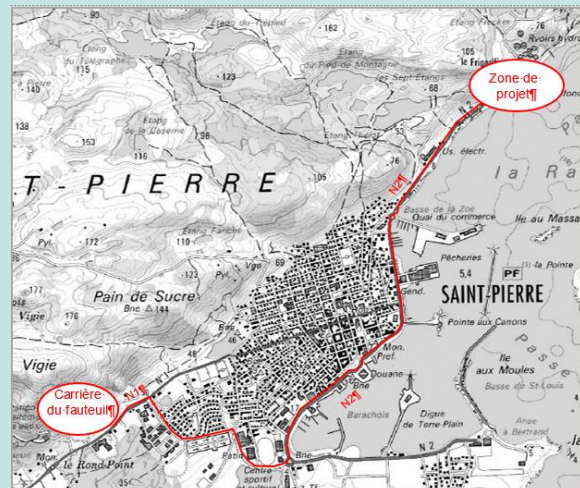
Phase d'exploitation :

- La venue d'une dizaine de bateaux de croisières supplémentaires chaque année sera bénéfique pour la collectivité et les activités touristiques proposées sur l'ensemble de l'archipel.
- Les croisiéristes auront accès plus facilement aux visites de l'île aux Marins du fait de la présence au même quai du bateau « les p'tits graviers », ce qui évitera un déplacement spécifique en centre-ville et facilitera la gestion des autres passagers par les bus.

MESURES

Les mesures consistent en l'adaptation des horaires de circulation des camions (pas de trafic de camions durant les heures de forte affluence à Saint-Pierre).

Itinéraire emprunté par les camions pour l'approvisionnement en remblais



Impacts cumulés avec d'autres projets

L'analyse des impacts cumulés du projet a été menée avec les projets suivants :

- Renouvellement de l'autorisation de l'exploitation de la carrière du Fauteuil porté par la société d'exploitation des carrières (SEC-SNC) et autorisée par arrêté Préfectoral n°784 du 21 décembre 2018 ;
- Construction d'un quai pour l'accueil des ferries dans le port de Saint-Pierre porté par la Collectivité Territoriale ;
- Réhabilitation des digues du port porté par la DTAM 975.

Cette analyse montre que le cumul des impacts est assez limité dans l'ensemble. Seul l'apport de matériaux depuis la carrière vers les zones des futurs quais génère un impact cumulé additif fort du fait que presque 90 camions par jour sont attendus au cours de la même période (été/automne 2020) sur des axes très fréquentés (RN1 et RN2) jusqu'au centre-ville.

Afin de réduire au maximum l'impact, la mesure MR9 d'adaptation des horaires de circulation des camions déjà prévues pour le projet du quai en eaux profondes devra être appliquée aux deux autres projets portuaires. Elle consiste en l'arrêt des rotations des camions aux horaires de forte affluence soit entre 11h50 et 12h15 ; 13h45 et 14h15 et 16h45-17h30. Également, les maîtres d'ouvrage et maître d'œuvre de chaque projet se coordonneront afin de réduire encore les impacts sur la circulation.

Concernant la limitation du risque de propagation d'EEE marines, il est recommandé que les deux maîtres d'ouvrage appliquent la stratégie de prévention et de lutte contre les EEE marines de l'archipel et mettent en place de panneaux de sensibilisation sur les quais.

Mise en œuvre et suivi des mesures

L'ensemble des mesures « éviter, réduire, compenser » ont fait l'objet d'une estimation des coûts et feront l'objet d'un suivi dont l'efficacité sera assurée par l'organisation suivante :

- Désignation d'un coordinateur environnement du maître d'ouvrage ;
- Désignation d'un coordinateur environnement représentant sur le terrain l'ensemble des entreprises intervenant ;
- Désignation au sein de la DTAM 975 de responsables techniques de chaque mesure en faveur de l'environnement présentée dans le dossier.



BRL
Ingénierie



Société anonyme au capital de 3 183 349 euros
SIRET : 391 484 862 000 19 - RCS : NÎMES B
391 484 862
N° de TVA intracom : FR 35 391 484 862 000 19

1105, avenue Pierre Mendès-France BP
94001 - 30 001 Nîmes Cedex 5 FRANCE
Tél. : +33 (0) 4 66 87 50 85
Fax : +33 (0) 4 66 87 51 09
e-mail :