

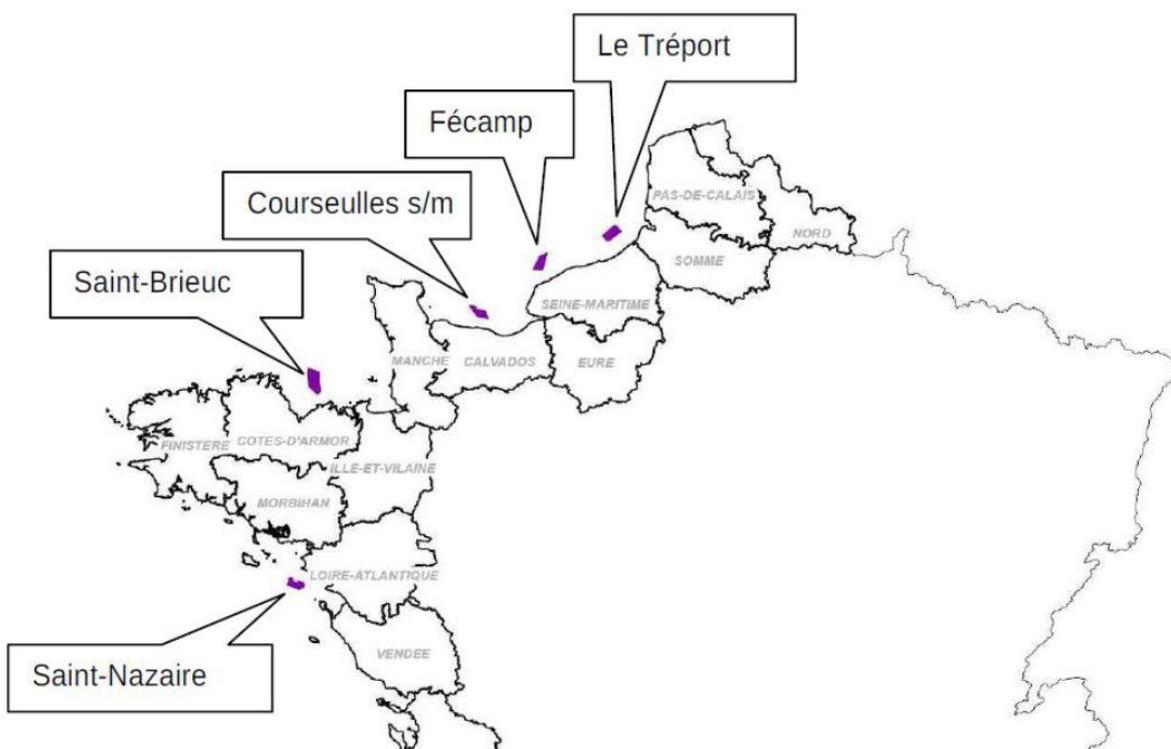
AVANT PROPOS

I. CONTEXTE

Le plan de développement des énergies renouvelables en France, issu des travaux du « Grenelle de l'Environnement » prévoit d'accélérer le développement de la production d'électricité à partir de parcs d'éoliennes en mer et de parcs d'hydroliennes.

Au-delà de la satisfaction des besoins énergétiques de la France et du respect des engagements internationaux sur la limitation des rejets de gaz à effet de serre, il s'agit également de bâtir une filière industrielle nationale capable de se positionner sur le marché européen et mondial.

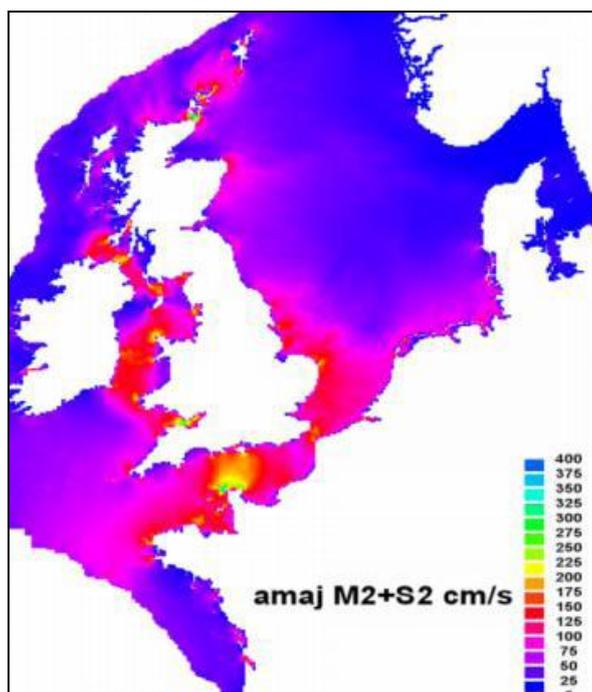
L'Etat a donc lancé un premier appel d'offres portant sur cinq zones d'implantation d'éoliennes en mer permettant d'installer jusqu'à 3000 MW. Les premières installations doivent être construites dès 2015. Un deuxième appel d'offre sera lancé par l'Etat début 2012 et portera sur 3000 MW supplémentaires. Il s'agit d'une opportunité unique pour le développement des activités portuaires et de l'industrie.



Sites d'implantation des champs éoliens en mer retenus en 2011

Le port de Cherbourg est la propriété des Ports Normands Associés (PNA) : Syndicat Mixte Régional des ports de Caen- Ouistreham et Cherbourg. Il se situe à proximité de deux sites éoliens retenus, Saint-Brieuc et Courseulles-sur-Mer, et présente des atouts pour constituer un des sites d'implantation de cette filière. La proximité avec les sites du Royaume-Uni peuvent permettre de se positionner sur les programmes à l'export.

En matière d'hydrolien, le Raz Blanchard et le Raz de Barfleur se situent parmi les potentiels les plus élevés des sites français. Environ la moitié du potentiel énergétique hydrolien français est à quelques dizaines de kilomètres du port de Cherbourg.



Potentiel énergétique hydrolien

Abritant un port de commerce, un port de pêche et un port de plaisance, le port de Cherbourg est équipé de quatre quais, dont le Quai des Flamands pour le fret hors transmanche. Ce quai mesure actuellement 360 mètres. Il est principalement équipé d'un portique de 140 tonnes, d'une grue Peiner sur rail (capacité 100 tonnes à 18.50m) et deux grues mobiles Liebherr, respectivement de capacité 20 tonnes à 40m et 40 tonnes à 30m, ainsi que d'un hangar frigorifique.

Afin de permettre l'installation d'une filière industrialo-portuaire spécialisée dans l'éolien offshore, PNA a pour projet l'allongement du Quai des Flamands sur une longueur de 220 mètres et du terre-plein attenant. Cette extension permettra par ailleurs d'accueillir simultanément, deux navires de 200 à 240 mètres de long. Cette longueur est la dimension de référence des navires de commerce pouvant fréquenter le port.

Le terre plein et le quai des Flamands sont mobilisés dans leur partie Nord pour des trafics de vracs et de marchandises conventionnelles qui doivent pouvoir se développer selon les évolutions des marchés. Pour proposer les capacités d'accueil des navires réclamées par le projet industrialo-portuaire, il est donc nécessaire de prolonger le quai existant, d'améliorer les caractéristiques de profondeur de la souille et de la zone d'évitage, et de conférer à ce quai et au terre plein les caractéristiques suffisantes pour la manutention de charges lourdes.

L'allongement prévu s'inscrit dans une perspective de développement des énergies marines renouvelables. Cette extension sera réalisée en une ou plusieurs tranches selon l'ampleur du programme industriel.

Le présent dossier concerne l'allongement du quai et du terre-plein des Flamands ainsi que la création de la zone d'évitage correspondante sur le port de commerce de Cherbourg.



Vue vers le Nord du quai actuel des Flamands

RESUME NON TECHNIQUE

AVANT PROPOS

Le port de Cherbourg est à la fois un port militaire et un port civil qui abrite un port de commerce, un port de pêche et un port de plaisance.

Le port de Cherbourg présente des atouts pour constituer un site de construction et d'assemblage d'éoliennes en mer.

Le syndicat mixte régional des ports de Caen – Ouistreham et Cherbourg ; Ports Normands Associés (PNA), a pour projet l'extension du Quai des Flamands de 220 m, réalisé en une ou plusieurs tranches selon les programmes de déploiement de la filière industrielle.

Les 120 premiers mètres permettraient à eux seuls de doubler la capacité d'accueil du port pour les navires de 200 à 240 m de long. Cette longueur est la dimension de référence des navires de commerce pouvant fréquenter le port.

Les tranches suivantes ne seraient déclenchées que selon l'ampleur du programme industriel lié aux énergies marines renouvelables.

Ces travaux d'aménagements portuaires, d'un cout supérieur à 1.900.000 €, sont soumis à étude d'impact et autorisation au titre des articles du code de l'Environnement, portant sur l'eau et les milieux aquatiques et marins.

DESCRIPTION DU PROJET ET JUSTIFICATION DE SON CHOIX

Contexte

Le port de commerce est équipé de quatre quais, dont le Quai des Flamands pour le fret hors transmanche.

Ce quai mesure actuellement 360 m. L'allongement prévu de 220 m s'inscrit dans une perspective d'installation de projets industrialo-portuaires liés aux énergies marines renouvelables (éolien en mer), promus par l'Etat.

L'extension du quai permettra d'offrir un d'importantes disponibilités de linéaire de quai aux futurs industriels. En effet, la mise à disposition aux industriels nécessite d'adapter les quais et les profondeurs d'accès aux caractéristiques requises.

Par ailleurs, elle permet de donner une visibilité économique en offrant une capacité d'accueil de deux navires de référence simultanément.

Justification du projet

Nécessité d'allongement du Quai des Flamands

Les politiques de développement sur le territoire de Cherbourg envisagent l'installation de projets industrialo-portuaires pour répondre à l'appel d'offres de l'Etat concernant les zones d'implantation d'éoliennes en mer.

Le terre-plein des Flamands est desservi directement par les voies routières et ferroviaires. Cela constitue une configuration multimodale intéressante pour l'accueil de futurs trafics à partir du quai des Flamands.

Cette extension du quai sera réalisée en une ou plusieurs tranches selon les programmes de déploiement de la filière industrielle. Les 120 premiers mètres permettront de doubler la capacité d'accueil du port pour les navires de référence du port. Les tranches suivantes ne seront déclenchées que selon l'ampleur du programme industriel lié aux énergies marines renouvelables.

Cette extension permettra également de conserver la disponibilité de la partie Nord du quai et du terre-plein pour du trafic de vrac.

Déroulement des travaux

Les délais des travaux peuvent être estimés de la façon suivante :

- 16 mois pour la première tranche de 120 m
- 13 mois pour la deuxième tranche de 100 m
- 24 mois pour la réalisation en une seule tranche.

Les travaux seront effectués par moyens nautiques et terrestres.

ETAT INITIAL, IMPACTS ET MESURES ASSOCIEES



Zone d'extension du quai des Flamands

Le milieu physique

Agitation et marées

Le port de Cherbourg est protégé des houles et courants du large par l'existence de digues qui forment la petite rade et la grande rade. Dans la petite rade, les courants sont faibles.

L'extension du quai n'est pas de nature à modifier les conditions de courants et d'agitation dans la petite rade. En effet, le quai est adossé au terre-plein existant : De ce fait, il ne constitue pas un nouvel obstacle aux courants lesquels sont parallèles au quai existant.

Bathymétrie et sédimentologie

La zone d'étude présente des fonds de -7 à -8 m CM. Les sédiments sont de type vases fluides et sables. Ils sont présents sur une faible épaisseur et présentent une bonne qualité physico-chimique et bactériologique.

Les opérations de dragage et déroctage vont entraîner la remise en suspension de matériaux, essentiellement les sédiments. Toutefois, cet impact sera localisé et les sédiments étant exempts de pollution, il n'y aura pas de risque de contamination du milieu.

Le seul impact possible est lié à une pollution accidentelle par les engins de chantier. Les mesures de précautions pendant la phase chantier permettent de limiter ce risque. Une procédure de surveillance et d'alerte sera mise en place.

Le milieu naturel

Le port est situé en dehors de tout inventaire de protection du patrimoine naturel. Enfin, les zones naturelles présentant un intérêt écologique (ZNIEFF, Natura 2000) sont suffisamment éloignées du site pour ne pas être impactées par les travaux.

Au droit du futur allongement, des herbiers à fucus se sont développés sur les enrochements. Ils représentent une zone d'abri pour la faune aquatique. Le projet aura pour impact de supprimer ces habitats sur 220m. Cela représente moins de 5% de la superficie de cet habitat présente dans la petite rade. Par ailleurs, cet habitat est également présent dans la grande rade. L'impact est donc très faible.

En phase travaux, les impacts seront liés aux opérations de dragage / déroctage, de mise en œuvre des remblais et de battage des pieux. La durée de ces opérations sera répartie sur une année et le panache turbide engendré restera local. Les espèces nageuses pourront fuir la zone de travaux.

Le milieu humain

Les eaux superficielles et ses usagers

Les travaux envisagés sont situés dans la petite rade de Cherbourg. De nombreux usages se sont développés autour du port : station de pompage de la Cité de la mer dans la petite rade pour alimenter les aquariums, un élevage de saumons dans la grande rade et quelques zones de baignades à proximité de la Grande rade.

En période de fonctionnement, le projet aura pour effet d'imperméabiliser une surface de 22 300 m² dont les eaux de ruissellement rejoindront le plan d'eau.

Les eaux de ruissellement du quai et du terre-plein seront collectées au moyen de caniveaux et de grilles. Elles seront acheminées vers l'exutoire au moyen de collecteurs.

Avant rejet dans le milieu naturel, elles transiteront par un séparateur à hydrocarbures.

Les impacts liés à la phase chantier sont de deux natures :

- remise en suspension de matériaux par les opérations de dragage et déroctage ;
- risque de pollution accidentelle.

Dans le premier cas, la remise en suspension des matériaux sera locale : un panache turbide sera présent autour de la zone mais la technique utilisée permet de limiter la remise en suspension. De plus, les sédiments présentent une bonne qualité. Leur remise en suspension ne sera donc pas à l'origine d'une pollution.

Reste alors la question de la pollution accidentelle. Elle est difficilement quantifiable mais la réalisation des travaux dans les règles de l'art et la sensibilisation de l'entreprise permettent de réduire ce risque. Une procédure de surveillance et d'alerte sera mise en place en accord avec le maître d'œuvre et l'entreprise.

Les activités portuaires

Le projet est situé dans la zone transmanche du port de commerce.

Pendant toute la durée des travaux, l'accès au Quai des Flamands sera globalement maintenu. Seule la zone de travaux fera l'objet d'une interdiction d'accès avec signalisation.

Le projet représente une amélioration des équipements portuaires pour répondre au besoin de l'activité de commerce et offrir des disponibilités foncières à l'installation de la filière industrialo-portuaire (éolien en mer). Cet aménagement permettra de soutenir le développement du port.

Santé humaine

Les nuisances sonores

En période de fonctionnement, le projet ne sera pas directement à l'origine d'émissions sonores. L'étude de bruit montre que l'impact sonore du trafic portuaire induit sera quasi imperceptible en façade des habitations les plus proches.

En phase de travaux, les émissions sonores seront principalement générées par les travaux de battage des pieux et des palplanches. La distance entre les habitations les plus proches et la zone de travaux permet d'atténuer l'impact sonore. Il sera peu perceptible dans l'ambiance sonore urbaine.

La qualité de l'air

En période de fonctionnement, le projet ne sera pas directement à l'origine d'émissions atmosphériques. Les émissions liées au trafic portuaire induit seront limitées par le respect des normes de rejet (notamment européennes) pour les motorisations des navires et des engins de manutention.

En phase travaux, les engins de chantier devront respecter la réglementation en vigueur pour limiter leur pollution.

L'utilisation des explosifs

L'énergie inutilisée des explosifs pour la fragmentation et le déplacement, est libérée dans l'environnement. Elle est responsable de nuisances (bruits, vibrations et projections) qui sont couramment maîtrisées et ramenées à un niveau acceptable.