

CONFORTEMENT DU PORT- ABRI DE SAINT HONORAT

Sollicitation d'évaluation environnementale au cas par cas

Annexe 1 : Note de présentation du projet,
synthèse des enjeux, impacts et mesures



Juillet 2018

| | |
|---|--|
|  | BRL ingénierie BP 94001 1105 Av Pierre Mendès-France 30001 NIMES CEDEX 5 Tel : 04.66.87.50.00 www.brl.fr/brli |
| Claude PRIBETICH | Claude Pribetich Architecte du Patrimoine - Archéologue - Documentaliste Ancien chercheur associé au Laboratoire d'Archéologie Médiévale Méditerranéenne (LAMM) 39, rue Saint Rémi - 30 900 Nîmes |

| | | |
|-------------------|---|--|
| Projet n° | A00332 | |
| Titre du document | Projet de confortement du port-abri de Saint Honorat – Sollicitation au cas par cas | |
| Maître d'ouvrage | Ville de Cannes | |

| | |
|------------------------------|------------------------------------|
| Date de création du document | Juin 2018 |
| Référence du document | a00332_casparcas_ann1_v1 |
| Indice | 1 |
| Contact | C. Pallu / A. Raillard / R. Danlos |

| Date émission | Indice | Observation | Dressé par | Vérifié et Validé par |
|---------------|--------|--|------------|-----------------------|
| 19/07/2018 | 0 | | CPL/RDA | ARA |
| 24/07/2018 | 1 | Prise en compte des remarques de Mme Grojeanne | CPL/RDA | ARA |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

CONFORTEMENT DU PORT ABRI DE SAINT HONORAT

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE AU CAS PAR CAS

| | |
|--|-----------|
| 1. CONTEXTE ET OBJECTIFS | 1 |
| 2. NOM DU DEMANDEUR..... | 3 |
| 3. LOCALISATION DU PROJET | 4 |
| 4. DESCRIPTION DU PROJET ET DES TRAVAUX | 4 |
| 4.1 Etat actuel des ouvrages existants | 4 |
| 4.1.1 Diagnostic des ouvrages 2015 | 4 |
| 4.1.2 Travaux d'urgence 2016 | 5 |
| 4.1.3 Etudes géotechniques 2017 | 7 |
| 4.2 Etat projeté des ouvrages | 12 |
| 4.2.1 Confortement des musoirs de la passe d'entrée par parois berlinoises | 13 |
| 4.2.2 Confortement du quai de déchargement par parois berlinoises | 15 |
| 4.2.3 Dispositifs anti-affouillement | 16 |
| 4.2.4 Reprises des quais, dallage et valorisation de l'existant | 17 |
| 4.2.5 Murets | 17 |
| 4.2.6 Réseau électrique et eau | 17 |
| 4.2.7 Signalisation et point propre | 19 |
| 4.2.8 Ligne de mouillage | 19 |
| 4.3 Modalités de réalisation des travaux et planning | 20 |
| 5. RAISONS DU CHOIX DU PROJET | 22 |
| 6. REGLEMENTATION | 22 |
| 7. ETAT INITIAL..... | 24 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 7.1 | Historique du site | 24 |
| 7.2 | Biodiversité | 25 |
| 7.2.1 | Périmètres de biodiversité | 25 |
| 7.2.2 | Connaissances sur les habitats naturels | 28 |
| 7.2.3 | Inventaires naturalistes sur le milieu marin | 29 |
| 7.2.4 | Inventaires naturalistes sur le milieu terrestre | 39 |
| 7.3 | Paysage et patrimoine | 45 |
| 7.3.1 | Site classé | 45 |
| 7.3.2 | Monuments historiques | 46 |
| 7.3.3 | Archéologie | 47 |
| 7.4 | Milieu humain/usages | 47 |
| 7.4.1 | Baignade | 48 |
| 7.4.2 | Plaisance et sports nautiques | 48 |
| 7.4.3 | Transport maritime et croisière | 49 |
| 7.4.4 | Plongée sous-marine | 49 |
| 7.5 | Documents cadre | 49 |
| 7.5.1 | SDAGE Rhône Méditerranée Corse et Plan d'action pour le milieu marin | 49 |
| 7.5.2 | Contrat de baie des Golfes de Lerins | 50 |
| 8. | IMPACTS POTENTIELS | 51 |
| 8.1 | Impacts en phase travaux | 51 |
| 8.1.1 | Impacts des travaux sur la qualité des eaux | 51 |
| 8.1.2 | Impacts des travaux sur la biodiversité | 51 |
| 8.1.3 | Impacts des travaux sur le paysage et le patrimoine | 52 |
| 8.1.4 | Impacts des travaux sur le milieu humain et les usages | 52 |
| 8.2 | Impacts en phase exploitation | 53 |
| 8.2.1 | Biodiversité | 53 |
| 8.2.2 | Qualité de l'eau | 53 |
| 8.2.3 | Paysage et patrimoine | 54 |
| 8.2.4 | Milieu humain/cadre de vie/usages | 54 |
| 8.3 | Synthèse des impacts | 54 |
| 9. | MESURES | 57 |
| 9.1 | Evitement | 57 |
| 9.1.1 | Emprise du projet et évitement d'herbiers à posidonies | 57 |
| 9.1.2 | Evitement et balisage de la station de flore protégée | 57 |
| 9.1.3 | Evitement et balisage des habitats à reptiles | 58 |
| 9.1.4 | Accès et installations chantier | 58 |
| 9.2 | Réduction | 58 |
| 9.2.1 | Défavorabilisation de la zone avant travaux | 58 |
| 9.2.2 | Calendrier d'intervention respectueux des cycles écologiques et en dehors de période touristique | 58 |

| | | |
|----------------------|---|-----------|
| 9.2.3 | Organisation du chantier en faveur de l'environnement | 59 |
| 9.2.4 | Installation de barrages filtrants | 59 |
| 9.2.5 | Suivi de la qualité de l'eau | 59 |
| 9.2.6 | Suivi environnemental de chantier | 60 |
| 9.3 | Synthèse des impacts résiduels | 60 |
| 9.4 | Mesures de compensation | 61 |
| 10. | EVALUATION SIMPLIFIEE DES INCIDENCES NATURA 2000 | 62 |
| 10.1 | Présentation du site Natura 2000 FR9301573 - BAIE ET CAP D'ANTIBES - ÎLES DE LERINS | 62 |
| 10.1.1 | Habitats | 62 |
| 10.1.2 | Espèces inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE et évaluation | 64 |
| 10.2 | Evaluation des incidences | 65 |
| 10.2.1 | Evaluation des incidences du projet sur les habitats et espèces justifiant la désignation du site Natura 2000 | 65 |
| 10.2.2 | Evaluation des incidences des travaux sur les espèces justifiant la désignation du site Natura 2000 | 65 |
| 10.2.3 | Evaluation des incidences des travaux sur les habitats justifiant la désignation du site Natura 2000 | 65 |
| 10.3 | Mesures | 68 |
| 10.4 | Conclusion sur l'atteinte à l'état de conservation du site Natura 2000 | 68 |
| 11. | AUTO-EVALUATION | 70 |
| ANNEXES | | 73 |
| Annexe 1 : | Synthèse historique sur le port de l'île Saint Honorat – Frère Vincent – 2017 | 1 |
| Annexe 2 : | Volet archéologique – Claude Pribetich Aznar - 2018 | 1 |
| Annexe 3 : | Fiche du site classé « île de Saint Honorat » | 1 |
| Annexe 4 : | Expertise naturaliste sur le milieu terrestre – Naturalia – 2018 | 1 |
| Annexe 5 : | Expertises naturalistes sur le milieu marin – P2A Développement – 2015 et 2018 | 1 |

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les Îles de Lérins se situent au large de Cannes. Cet archipel se compose de deux îles Sainte-Marguerite et Saint-Honorat chacune accompagnée de deux îlots non habités la Tradelière et l'îlot Saint-Féréol. Les deux grandes îles délimitent un chenal nommé « plateau du milieu » très prisé des plaisanciers pendant la période estivale.

L'île de Saint-Honorat, plus petite que sa voisine, abrite la communauté des moines du Lérins dont les vignobles sont très réputés.

Cette petite île privée appartenant aux moines de l'Abbaye de Lérins est classée depuis 1941 et abrite pas moins de cinq monuments historiques la tour-monastère, la chapelle Saint-Sauveur, la chapelle de la Trinité, deux fours à boulets Napoléoniens. L'ensemble de l'île peut être visitée, dont notamment l'ancien monastère fortifié faisant face à la mer dans la partie Sud de l'île.

Les touristes peuvent se rendre sur places par deux moyens :

- ▶ Par navettes à passagers à partir de Cannes : Les navettes sont gérées par la compagnie Planaria appartenant aux moines. Les navettes accostent au niveau d'un embarcadère au niveau de la façade Nord de l'île,
- ▶ Par bateaux de plaisance au niveau du port abri de Saint-Honorat : ce port donne la possibilité aux petites embarcations de faire une halte pendant environ 6h. Un linéaire de quai RORO est destiné aux débarquements du matériel nécessaire pour les moines et leurs vignobles. Le bateau nommé le Saint-Maxime réalise les rotations.

Figure 1 : Localisation de l'île Saint-Honorat



(Source : Google Earth)

Les ouvrages du port-abri sont dégradés à des niveaux différents, ils ont fait l'objet d'un diagnostic complet en 2015 et de nombreux travaux de reprise (réparations et/ou confortements des ouvrages intérieurs et extérieurs).

La commune de Cannes a mandaté BRL Ingénierie, assisté de Madame Pribetich Architecte du Patrimoine et Historienne, pour la réalisation d'une maîtrise d'œuvre complète afin de conforter les ouvrages du port-abri.

Figure 2 : Vue aérienne du port-abri de Saint-Honorat



(Source : Google Earth)

Les travaux de réparation du port devront nécessairement répondre aux objectifs suivants :

- ▶ Pérenniser l'ensemble des ouvrages dans le but de garantir la sécurité et l'exploitation du port-abri, avec des solutions techniques compatibles avec les enjeux du site ;
- ▶ Proposer des reprises hors d'eau qui répondront au caractère historique du site et permettront de valoriser l'ensemble ;
- ▶ Préserver la continuité de la navette des moines durant le chantier en proposant un phasage adapté et le cas échéant des ouvrages provisoires ;
- ▶ Améliorer et sécuriser l'utilisation du plan d'eau entre les plaisanciers et le Sainte-Maxime tout en distinguant les espaces sur les terres-pleins à exploiter (flux touristique et flux de matériel) ;
- ▶ Prolonger les réseaux (électrique/eau) sur le port-abri.

Il s'agit donc de réparer et conforter les aménagements existants pour sécuriser les ouvrages et les usages en cours. Il n'est attendu aucune modification des usages ni d'augmentation du nombre de places dans le port.

Le présent document constitue une annexe explicative au formulaire cerfa cas par cas reprenant l'ensemble de la méthodologie mise en œuvre dans le cadre de ce projet pour éviter et réduire les incidences sur la biodiversité du site.

2. NOM DU DEMANDEUR

Le porteur du présent projet de confortement du port-abri de l'île de Saitn Honorat est :

Ville de Cannes

Service Infrastructures Portuaires et Maritimes

CS 30140 - 06414 Cannes cedex – France

04.97.06.40.00

3. LOCALISATION DU PROJET

Le projet concerne le port-abri de l'île de Saint Honorat, l'une des deux îles de Lérins, située dans la baie de Cannes, dans le département des Alpes-Maritimes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Les travaux touchent les parties « intérieures » du port et la passe d'entrée. Il n'est prévu aucune intervention à l'extérieur du port. Les enrochements de protection, côté mer, ne font pas l'objet de réaménagement ni de travaux.

4. DESCRIPTION DU PROJET ET DES TRAVAUX

4.1 ETAT ACTUEL DES OUVRAGES EXISTANTS

4.1.1 Diagnostic des ouvrages 2015

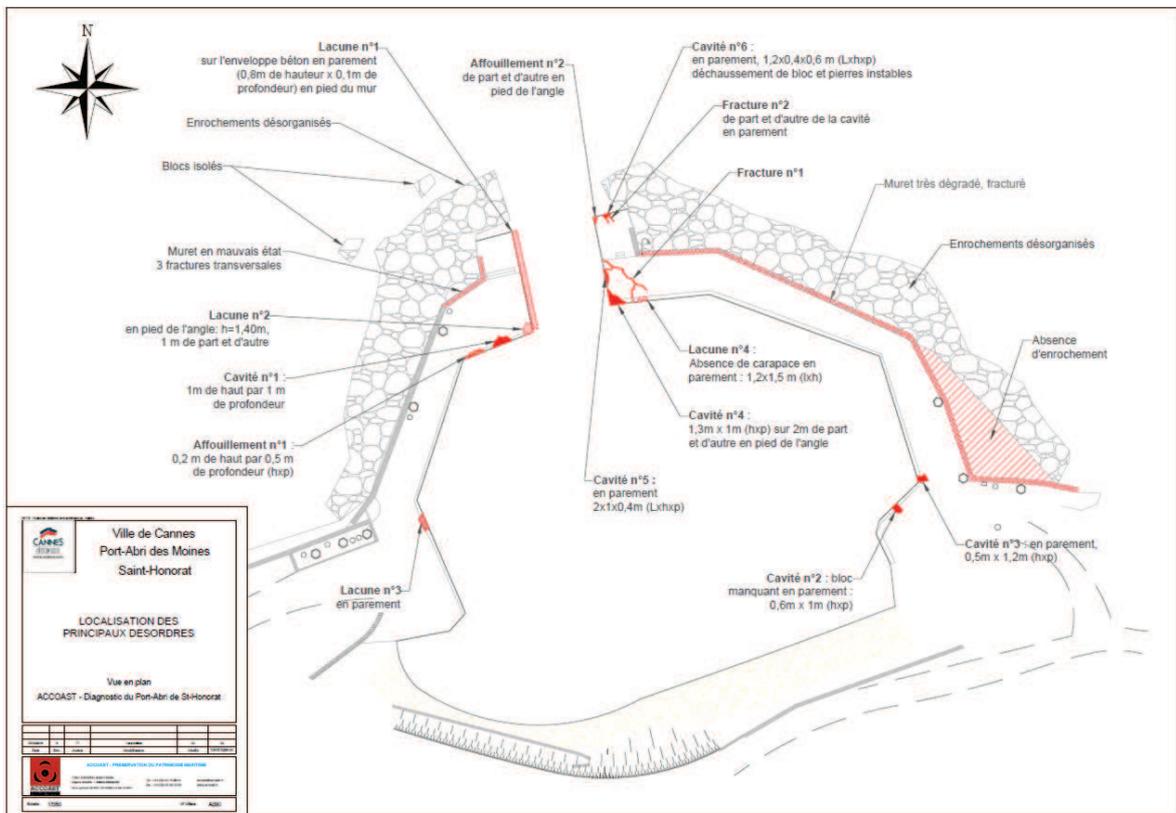
En 2015 la commune de Cannes a sollicité la société Accoast dans le but de mener un diagnostic complet des ouvrages du port (intérieur et extérieur). Les parties terrestres et subaquatiques ont été parcourues. Le rapport indique que depuis sa construction en 1890, le port-abri constitué d'ouvrages maçonnés a subi les attaques mécaniques et physico-chimiques du milieu marin. De ce fait de nombreux travaux de confortement ont été réalisés durant le temps afin de garantir son exploitation. Toutefois le rapport précise que les processus de dégradation restent actifs et les désordres qui ont été observés peuvent remettre en question l'intégrité des ouvrages à court terme.

Les désordres identifiés sont principalement des fractures et des cavités localisées préférentiellement au niveau des musoirs. Dans une moindre mesure, le restant des ouvrages est atteint par des phénomènes d'affouillement légers et des dégradations du dallage.

Ils préconisent notamment la réalisation de travaux d'urgence visant à combler les cavités au niveau des ouvrages. De plus le rapport décrit une solution technique pour le confortement du quai déchargement, elle consiste à rehausser la plateforme d'accostage (niveau non défini au stade du diagnostic) complété par un parement en béton sur la face vertical du quai. Deux équipements supplémentaires permettront de finaliser l'ensemble, une cuirasse sur l'angle du quai et des défenses delta.

Enfin Accoast précise, grâce notamment aux investigations biocénoses réalisées par P2A, que les contraintes environnementales seront potentiellement importantes compte tenu de la présence d'herbiers de posidonies à proximité et dans la passe d'entrée.

Figure 3 : Localisation des principaux désordres



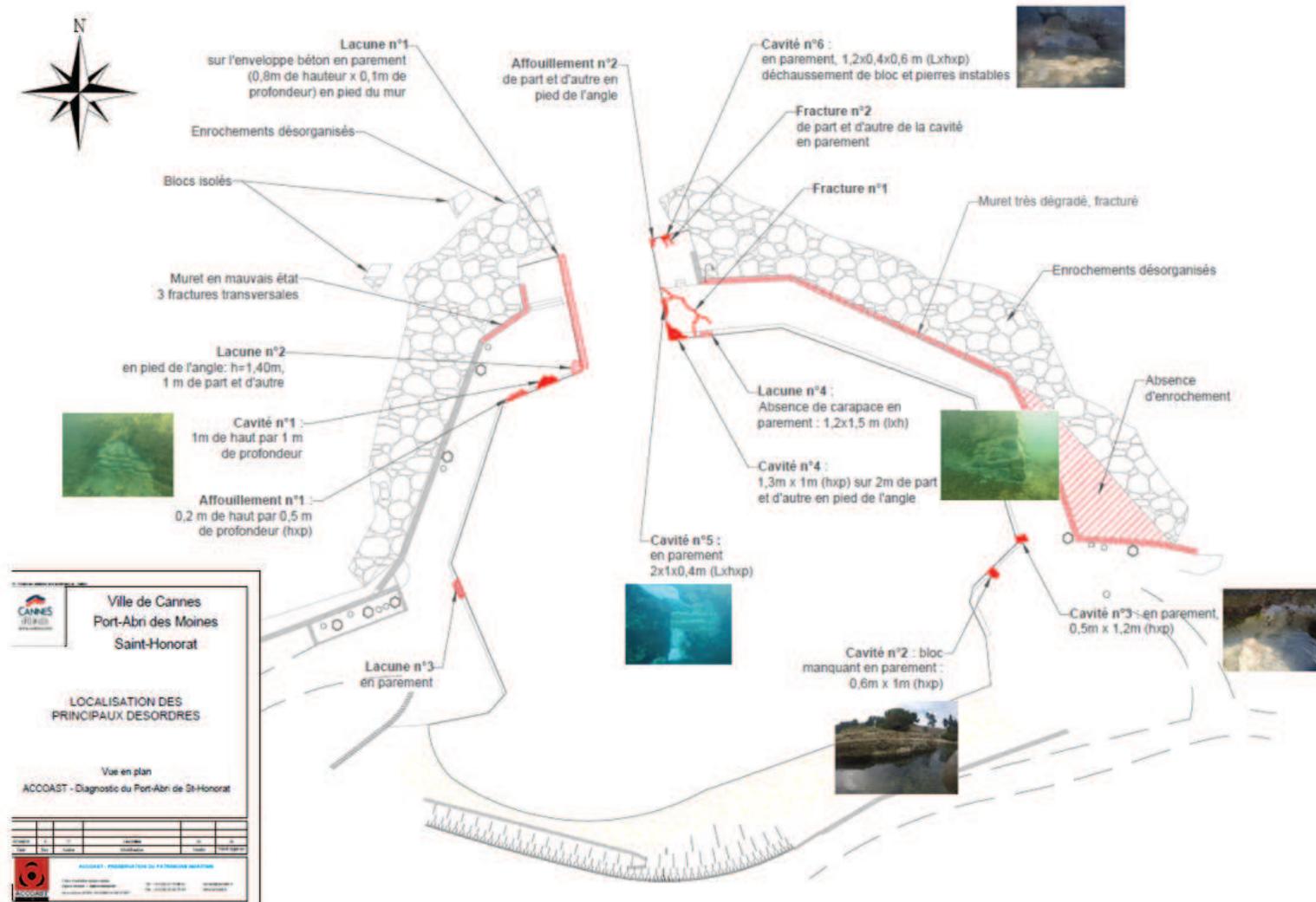
(Source : Accoast 2015)

4.1.2 Travaux d'urgence 2016

Suite aux investigations réalisées par l'entreprise Accoast en 2015, la commune de Cannes a mené des travaux d'urgence avec la société Bonna TP. Les travaux ont consisté au comblement des cavités les plus importantes (au nombre de 6). Deux procédures ont été mises en œuvre :

- ▶ Cavité totalement immergée : la première phase a consisté à supprimer les matériaux vaseux à l'aide d'une lance à Haute Pression. Puis la cavité a été remplie de sacs de béton prise mer clavés entre eux à l'aide de fer à béton en « U ». Enfin la partie sommitale, entre les sacs de béton et le quai, a été comblée à l'aide d'un béton de calage permettant de reprendre les descentes de charge du quai.
- ▶ Cavité en zone de marnage : dans ces zones les désordres ont été comblés à l'aide de pierres du site au fond du bassin et nettoyées. L'assemblage et les joints ont été réalisés avec du ciment Prompt.

Figure 4 : Localisation des désordres traités par l'entreprise



4.1.3 Etudes géotechniques 2017

En 2017 la ville de Cannes a missionné l'entreprise ERG pour la réalisation d'un diagnostic géotechnique. Les résultats de ces investigations indiquent que :

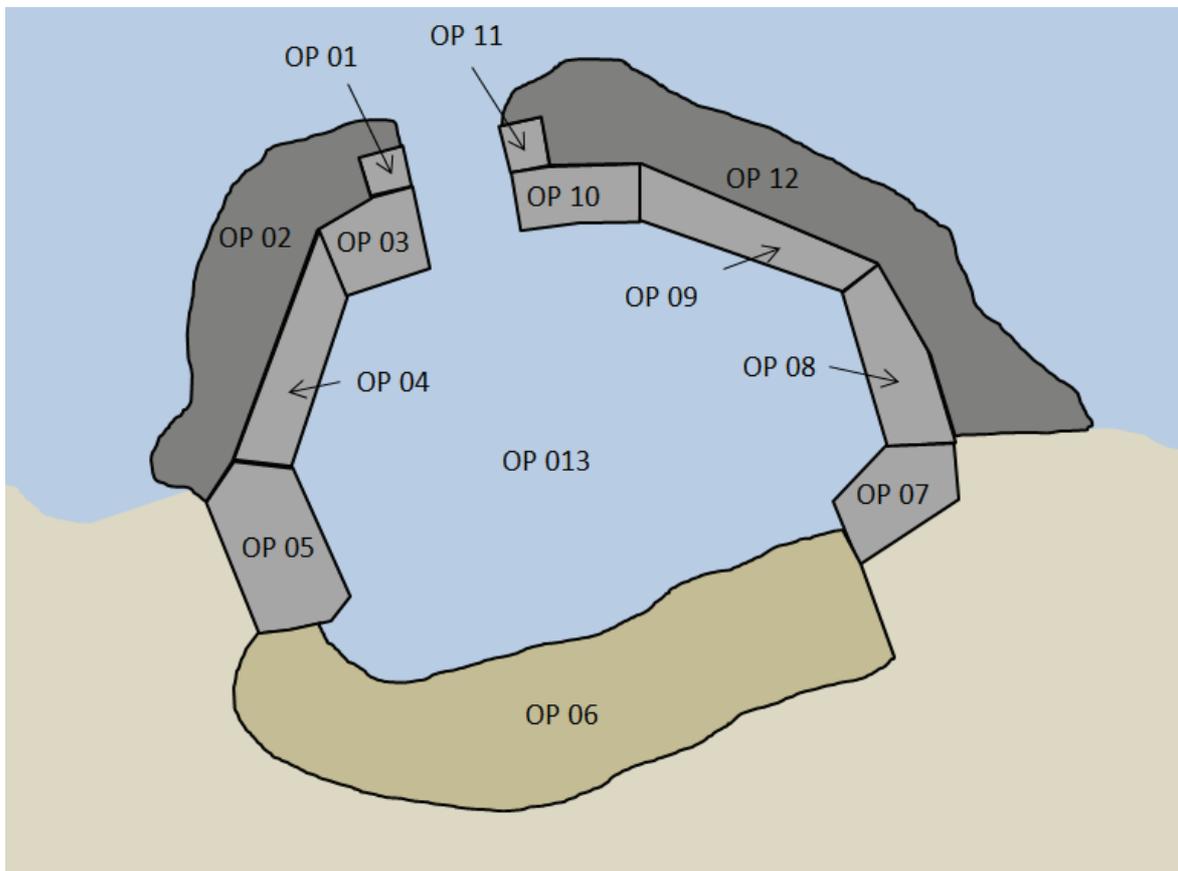
- ▶ La dalle supérieure du quai a une épaisseur de l'ordre de 0.2m. cette valeur peut varier en fonction du degré de dégradation de la dalle ;
- ▶ Le corps des ouvrages est constitué de remblais composés de blocs et graves avec la présence de passes plus fines (sables) et des vides. L'épaisseur moyenne est en générale de 3 à 4m ;
- ▶ Au-delà des remblais est identifié le terrain naturel (fond marin initial, altération du substratum puis substratum dolomitique sain) ;
- ▶ Le toit du substratum plonge vers le Nord en direction de l'île de Sainte-Marguerite.

Figure 5Etat des ouvrages en 2018

BRLi a réalisé une visite approfondie des ouvrages (partie terrestre et des abords en mai 2018. La description des ouvrages est définie de façon identique à celle employée par A<CCOAST dans son rapport de 2015, tel que :

- ▶ OP01 – Musoir Ouest ;
- ▶ OP02 – Digue Ouest ;
- ▶ OP03 – Quai Ouest 1 ;
- ▶ OP04 – Quai Ouest 2 ;
- ▶ OP05 – Quai de déchargement ;
- ▶ OP06 – La plage ;
- ▶ OP07 – Quai Est 1 ;
- ▶ OP08 – Quai Est 2 ;
- ▶ OP09 – Quai Est 3 ;
- ▶ OP10 – Quai Est 4 ;
- ▶ OP11 – Musoir Est ;
- ▶ OP12 – Digue Est ;
- ▶ OP13 – Fonds du port-abri.

Figure 6 : Localisation et nomenclature des ouvrages

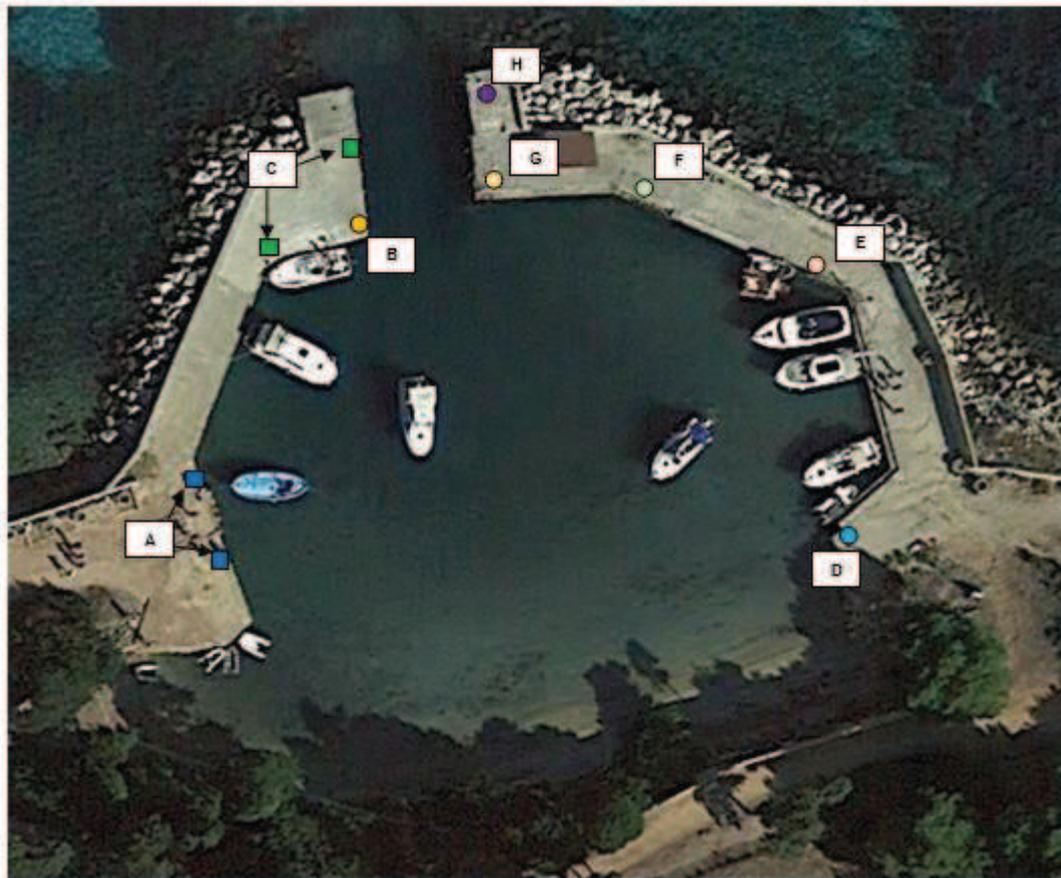


(Source : Accoast 2015)

4.1.3.1 Description des organes d'amarrage et des systèmes de défense

Le port-abri propose différents organes d'amarrage bollards, bittes d'amarrage et anneau d'amarrage. La majeure partie de ces organes sont en dans état de dégradation avancé dû essentiellement à la corrosion.

Figure 7 : Localisation des organes d'amarrage



(Source : Google Earth)

Des défenses pneus sur chaînes ancrées dans le quai sont localisées au niveau de la passe d'entrée (cf photo ci-dessous) et du quai de débarquement. Les pneus de camion ont un diamètre de 1m et une largeur d'environ 35 cm. Dans la passe d'entrée, ces défenses jouent le rôle de glissières.

Figure 8 : Passe d'entrée du port



4.1.3.2 Muret entourant le port-abri

Un muret maçonné délimite les quais des digues extérieures. Il présente des états de dégradation relativement variables, il est possible d'observer à différents endroits des traces de reprise totale ou partielle. On dénote que le muret Est est plus haut que celui à l'Ouest, dû certainement aux houles d'Est.

Figure 9 : Murets entourant le port abri

Muret Ouest



Muret Est



4.1.3.3 Réseaux, signalétique et point propre

RÉSEAU ÉLECTRIQUE

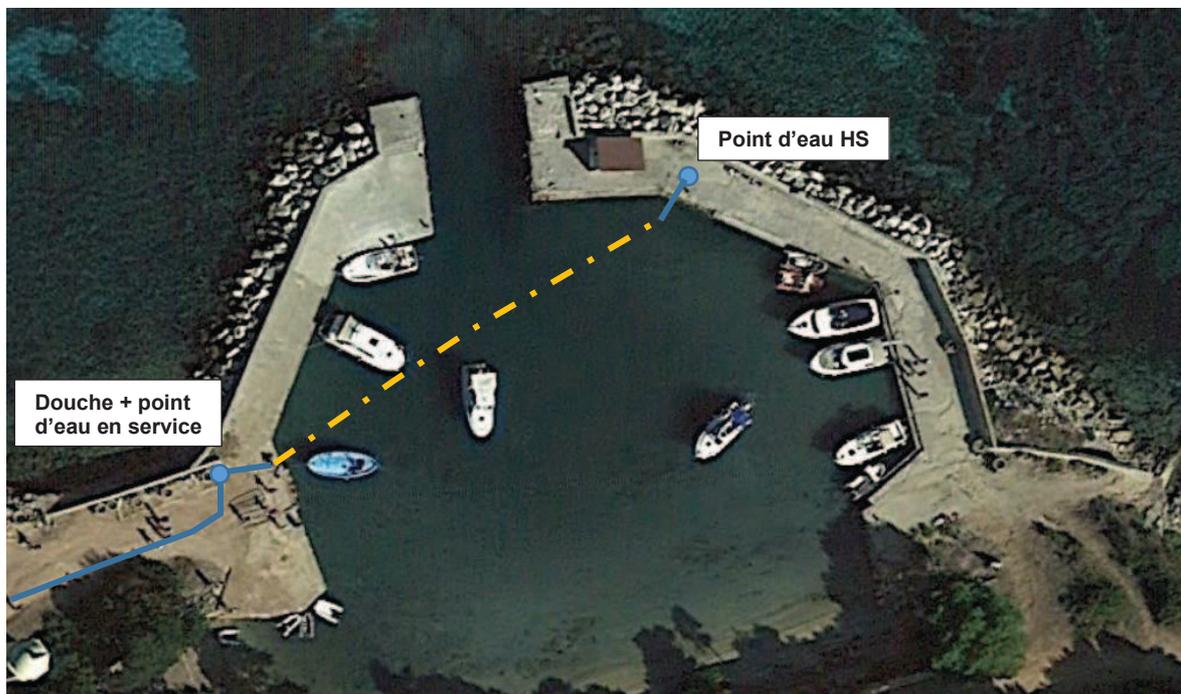
D'anciens câbles sont identifiés dans l'enduit du muret Est mais ces derniers sont hors d'usage. Un boîtier de raccordement a été identifié sur les hauteurs dans la partie Sud.

RÉSEAU D'EAU

Deux points d'eau sont présents sur le site, alimenté par le réseau cheminant par l'accès Ouest :

- ▶ Un point d'eau et une douche sur le quai de déchargement, en état de fonctionnement,
- ▶ Un point d'eau hors service, alimenté initialement par un branchement annexe dont les tuyaux ont été sectionnés.

Figure 10 : Localisation des points d'eau



(Source : Google Earth)

SIGNALÉTIQUE

La signalétique est relativement importante pour la taille réduite du bassin. Les informations sont claires et permettent aux plaisanciers en approche de localiser les zones pour s'amarrer. La hauteur des panneaux s'explique en saison estivale avec les bateaux déjà stationnés, les arrivants doivent être en mesure de lire facilement les informations.

POINT PROPRE

Deux points propres sont identifiés de chaque côté du port, équipés de plusieurs poubelles en bois.

4.2 ÉTAT PROJETE DES OUVRAGES

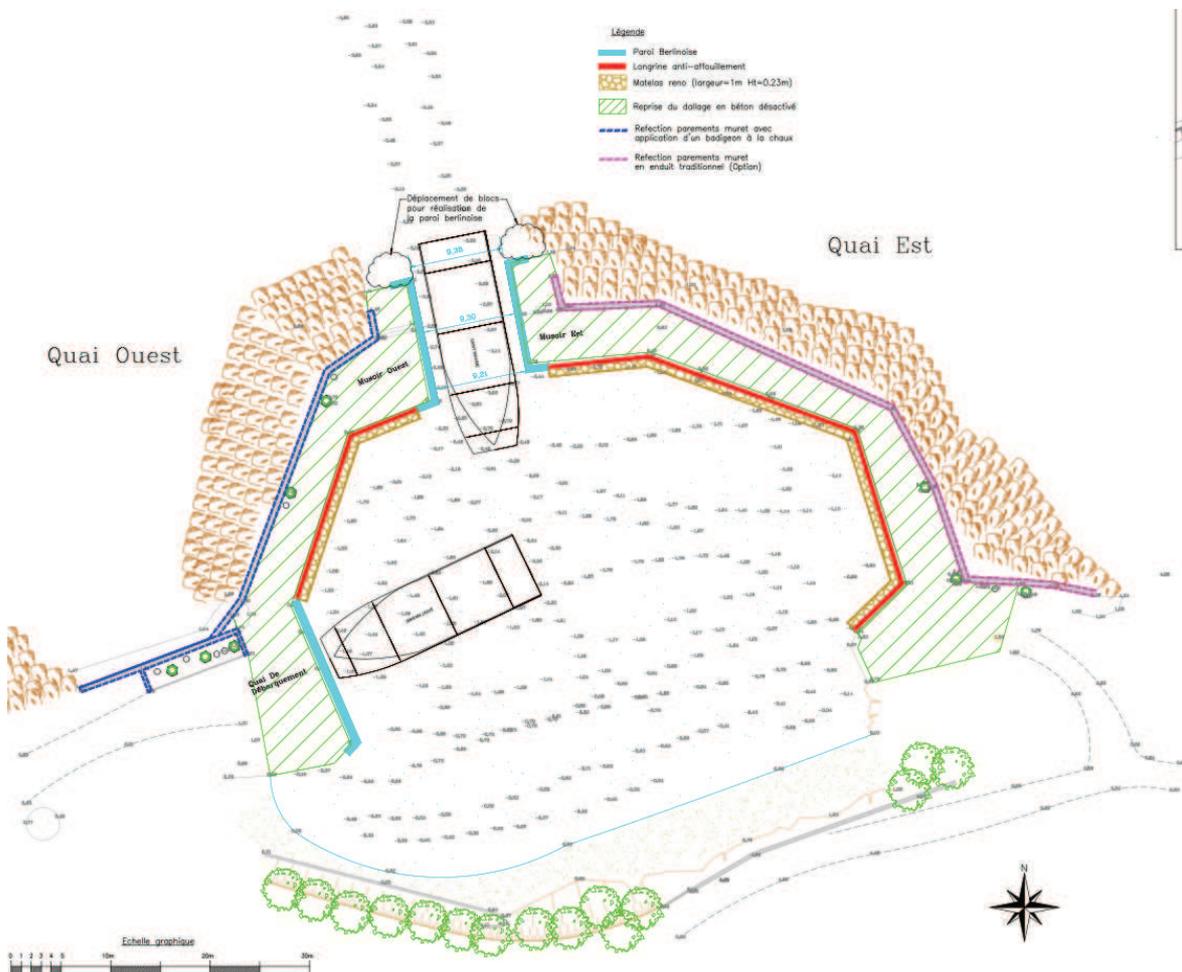
Pour mémoire conformément au cahier des charges, les digues extérieures et la plage intérieure du port-abri ne sont pas concernées par les travaux de confortement.

Les travaux tiennent compte des observations du rapport MC0 et s'efforce de mettre en valeur les éléments historiques des ouvrages tout en assurant la stabilité de l'ensemble.

De façon synthétique, il est prévu deux types d'aménagements selon les secteurs :

- ▶ Des parois berlinoises seront réalisées au droit des musoirs d'entrée de la passe et du quai de déchargement,
- ▶ Des systèmes anti-affouillements composés de longrines en béton et matelas reno seront installés au droit des autres ouvrages portuaires.

Figure 11 : Aménagements projetés - vue en plan



4.2.1 Confortement des musoirs de la passe d'entrée par parois berlinoises

La difficulté de confortement de ces deux ouvrages réside dans la capacité à proposer une solution technique garantissant la stabilité de l'ouvrage tout en ayant une emprise sur le chenal restreinte, maximum 35cm de chaque côté, afin de conserver la largeur de la passe actuelle. Ce principe a été validé avec les moines de l'Abbaye de Lérins (réunion du 06/04/2018).

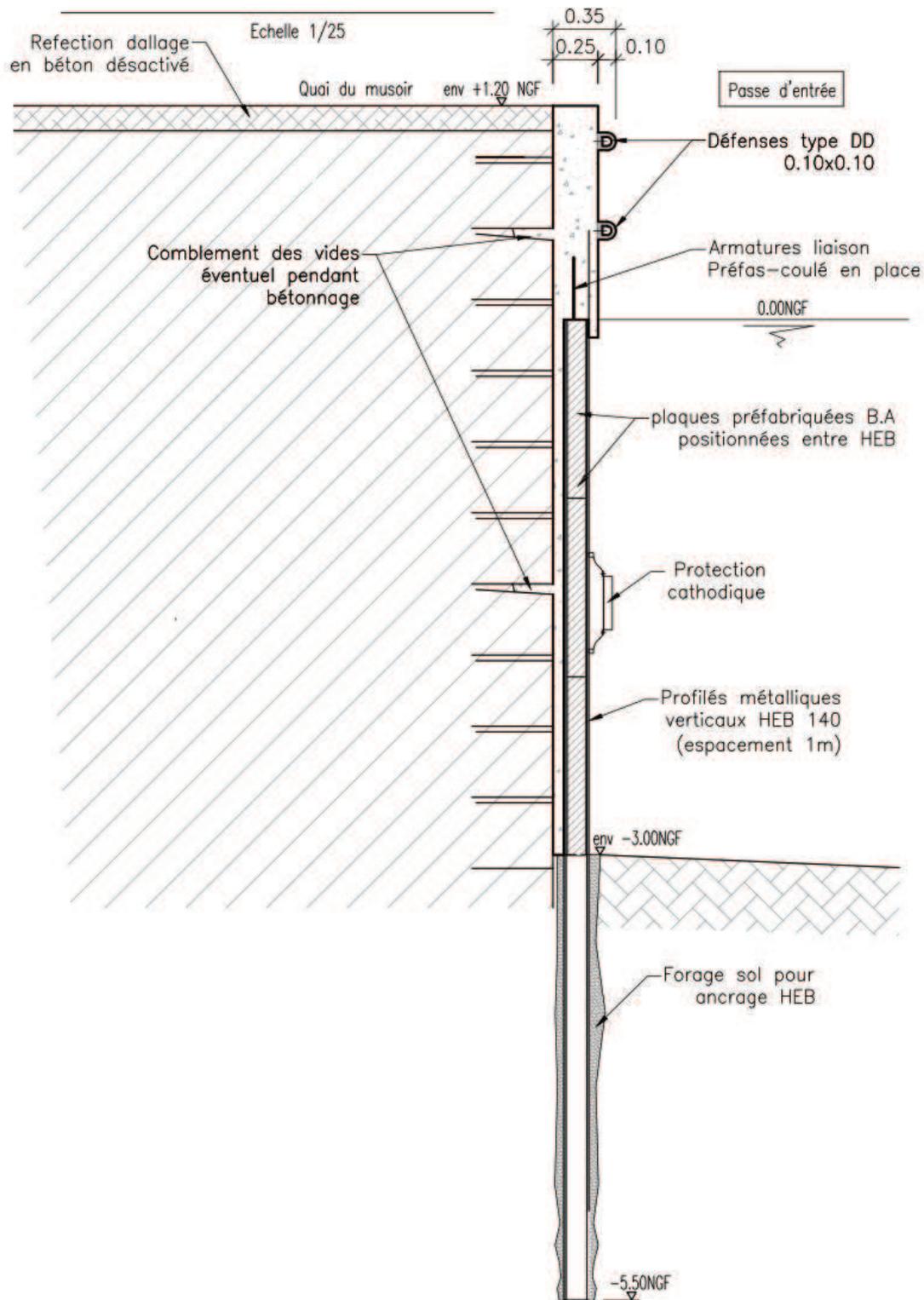
Il est proposé ici la mise en œuvre d'une paroi berlinoise. Ce type de réparation se compose de HEB 140 protégés par des anodes, ancrés dans le sol (cote -5.5 mNGF) et espacés tous les 1m. Des plaques en béton préfabriqué sont alors imbriquées entre chaque HEB d'assurer l'étanchéité.

A la suite de quoi un coulis est mis en œuvre en arrière avec un point d'émission à la base de l'ouvrage. Cette méthodologie a le net avantage d'avoir un taux optimal de remplissage des espaces. Enfin une poutre de couronnement en béton armé vient finaliser l'ensemble et vient noyer les têtes des HEB. Des anodes sacrificielles seront positionnées sur chaque HEB.

Des défenses delta seront mises en œuvre sur deux rangées dans le sens longitudinal afin de reprendre le rôle de glissière pour le Saint-Maxime.

Sur la face Nord de chaque musoir, il sera nécessaire de déplacer provisoirement quelques enrochements qui sont situés en pied d'ouvrage, afin de réaliser les retours de quais. Les enrochements seront déplacés à l'aide d'une grue munie d'un grappin. Ce type de procédure permettra en phase travaux de limiter la turbidité générée (en comparaison avec un godet ou l'opérateur est obligé de racler le sol). Les enrochements seront positionnés provisoirement au niveau du corps de digue, puis remis à leur place initiale après réalisation de la paroi berlinoise.

Figure 12 : Coupe verticale du projet de confortement des musoirs de la passe d'entrée



Cet aménagement a pour avantages :

- ▶ Une emprise réduite,
- ▶ Des modalités de travaux peu impactantes pour le milieu naturel

4.2.2 Confortement du quai de déchargement par parois berlinoises

La solution retenue est une paroi berlinoise comme pour les musoirs de la passe d'entrée. Le procédé est similaire aux travaux de reprise des musoirs, à la différence que cet ouvrage doit être rehaussé (rehausse estimée à 44 cm) afin que les grenouillères puissent s'appuyer sur la structure et transmettre les efforts du navire.

Le dispositif sera complété par une cuirasse en acier qui viendra coiffer le nez de quai et des défenses delta.

Figure 13 : Coupe de principe de l'accostage sur le quai de déchargement

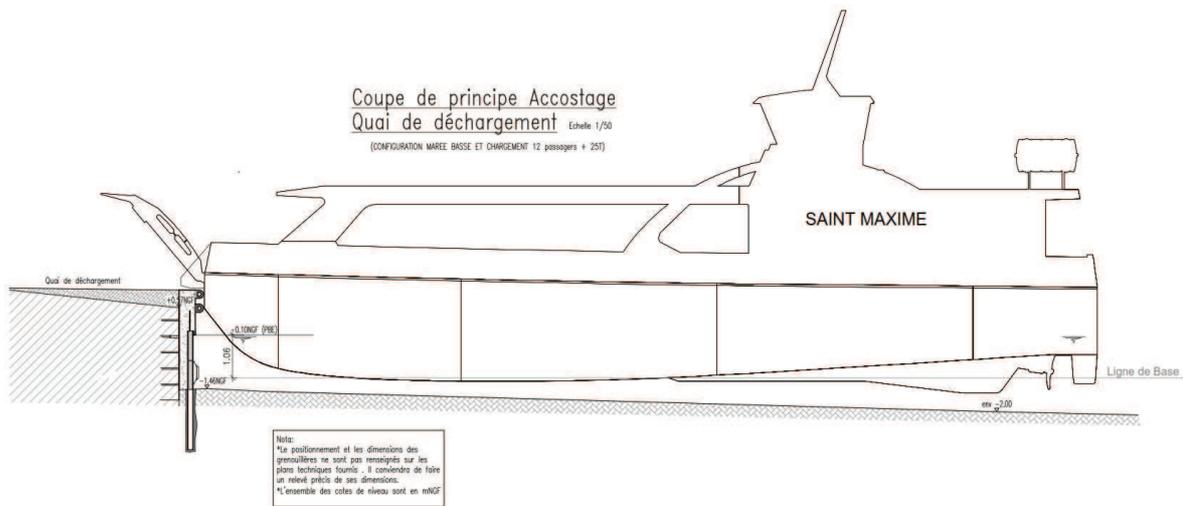
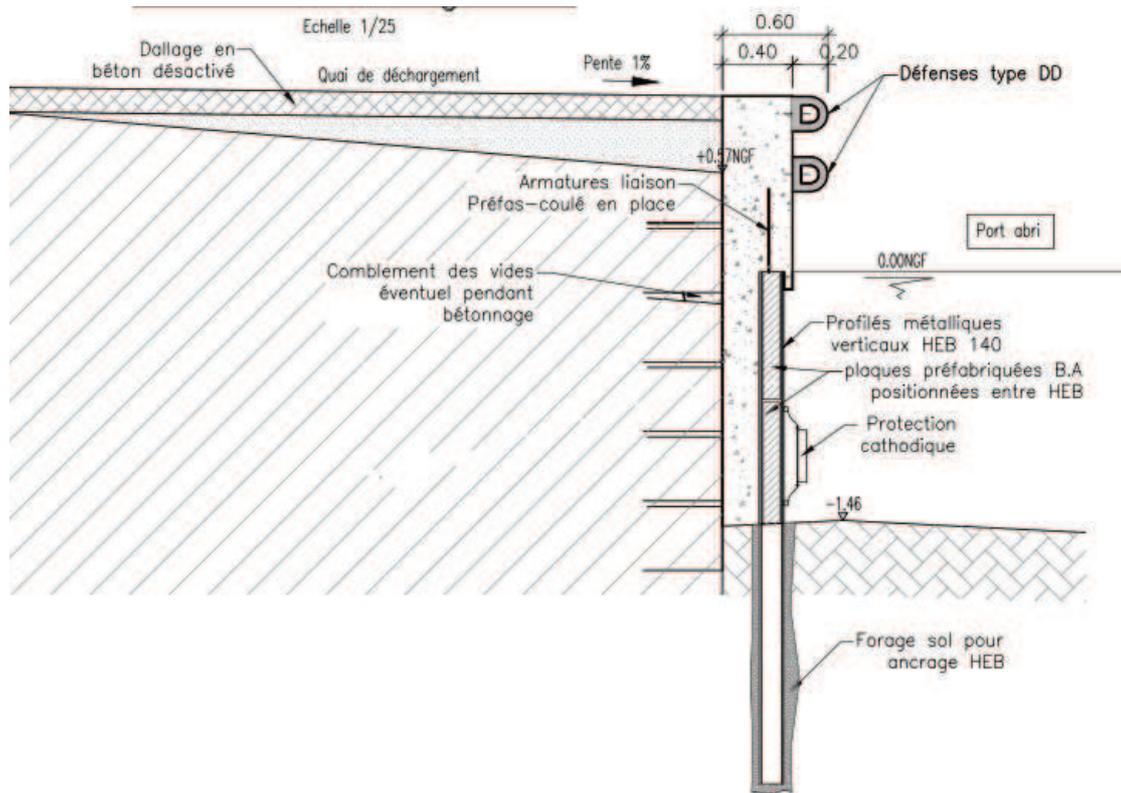


Figure 14 : Coupe verticale du projet de confortement du quai de déchargement



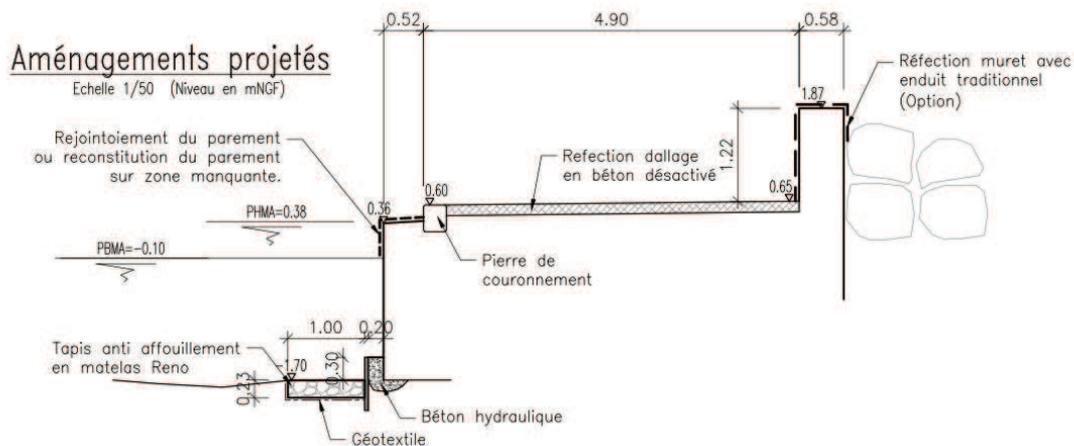
4.2.3 Dispositifs anti-affouillement

Le dispositif anti-affouillement sera mis en œuvre sur l'ensemble des ouvrages excepté les musoirs et le quai de déchargement. Il se décompose comme suit :

- ▶ Un retalutage léger en pied d'ouvrage devra être réalisé sur une bande d'environ 1.5m. Cette opération est nécessaire notamment pour la mise en place des matelas gabion au niveau du TN ;
- ▶ Longrine en béton localisée en pied d'ouvrage. Cette mise en œuvre nécessitera un nettoyage préalable des cavités à l'aide d'une lance haute pression. Ce processus permet d'éliminer toutes les fines. Un coffrage est ensuite positionné, ce dernier peut être perdu, enfin un béton prise mer est mis en place ;
- ▶ Matelas gabion positionné au-devant de la longrine béton. Les tapis auront les dimensions suivantes (2m*1m*0.23m).

Ce dispositif permettra de lutter efficacement contre le phénomène d'affouillement notamment avec le nouveau plan de mouillage compte tenu que les bateaux s'amarreront principalement par l'arrière.

Figure 15 : Coupe type des dispositifs anti-affouillements



4.2.4 Reprises des quais, dallage et valorisation de l'existant

Comme indiqué dans le rapport archéologique et le diagnostic d'Accoast de 2015, la surface des quais est très dégradée et présente de nombreuses reprises avec application de béton. L'ensemble des surfaces Ouest et Est seront reprises avec l'application d'un béton désactivé sur une épaisseur de 20cm (purge préalable de l'existant sur une épaisseur de 20cm). Les pentes de quai seront refaites à l'identique.

Le couronnement des quais sera mis en valeur :

- ▶ En disposant une pierre de taille sur le nez de quai,
- ▶ En rejointoyant la marche.

Ces travaux permettront de remettre en valeur les caractéristiques historiques des ouvrages.

4.2.5 Murets

Historiquement, le muret Est ne comportait pas d'enduit, et les différents éléments qui composent les blocs préfabriqués étaient visibles. Le muret Est sera donc maintenu sans enduit.

A l'opposé, la face interne le muret Ouest est enduite, cela est souligné par les photos historiques. Les reprises, sur les fissures notamment, seront traitées à l'aide d'un badigeon à la chaux.

4.2.6 Réseau électrique et eau

Le raccordement électrique pour alimenter le port sera réalisé au boîtier basse tension localisé un peu plus haut sur le chemin. Des travaux de terrassement seront nécessaires pour acheminer les fourreaux et câbles jusqu'au quai de déchargement (un deuxième fourreau de réserve sera mis en place). Dans le béton désactivé il sera prévu des réservations pour le passage des câbles. L'extrémité de l'installation sera finie par un coffret muni de deux prises 230V-16A.

Pour le réseau d'eau, un piquetage sur le réseau existant sera réalisé. Un terrassement sera nécessaire sur la partie Est (sur la partie Ouest, il sera possible d'utiliser la tranchée réalisée pour le réseau électrique). Chacun des réseaux permettra de connecter au niveau des deux zones un point d'eau (deux robinets) et une douche. Leur localisation est proposée ci-dessous.

Figure 16 : Localisation des points d'eau et des douches



(Source : GoogleEarth)

Figure 17 - Localisation potentielle des tranchées pour l'eau et l'électricité)



(Source : Google Earth)

4.2.7 Signalisation et point propre

La signalétique et les points propres seront définis en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France et l'inspecteur des Sites.

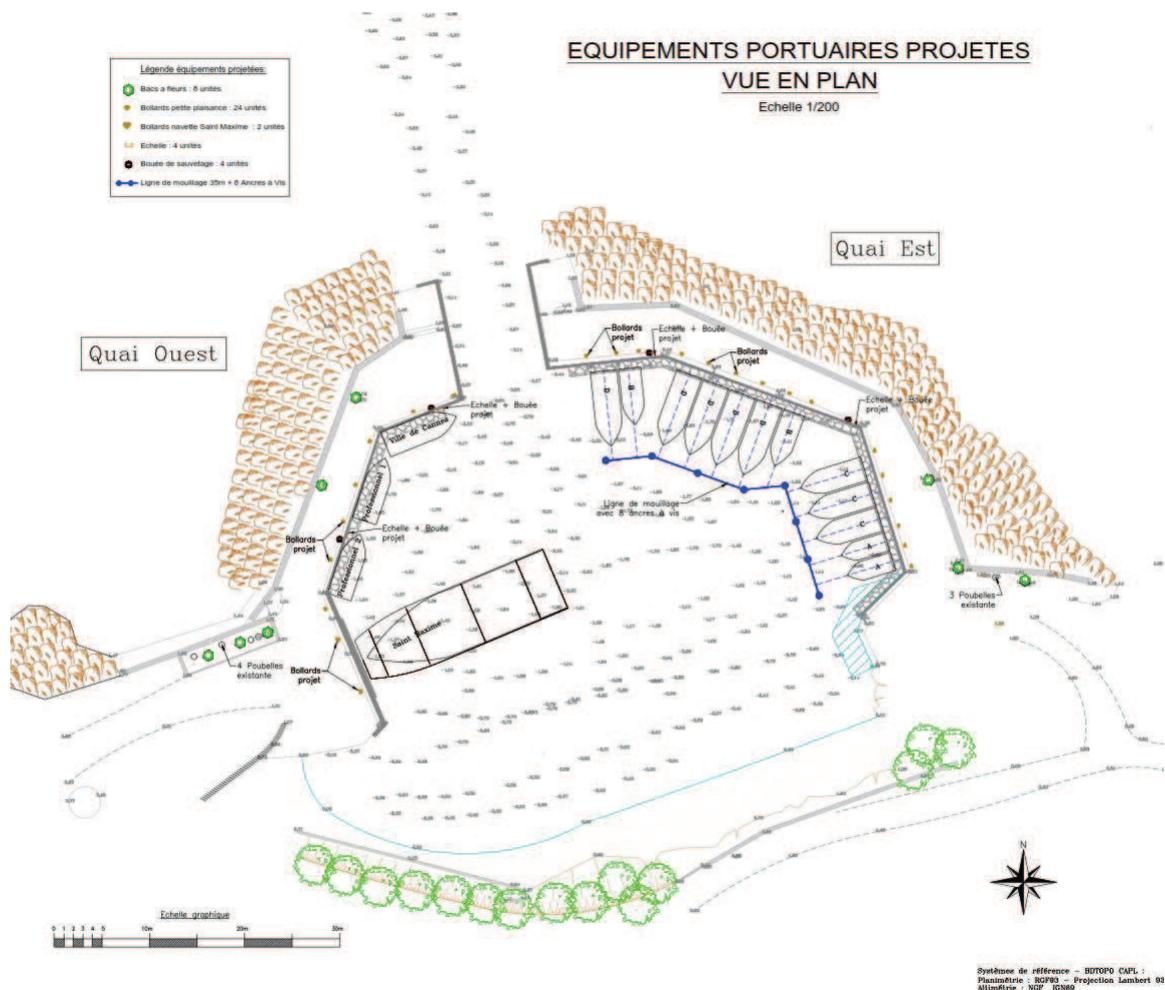
Les poubelles présenteront un habillage bois permettant une meilleure intégration. La signalétique pour les usagers sera limitée en termes de nombre. Pour les deux chemins une signalétique plus douce, à la manière des panneaux présents sur les sentiers pédestres, pourra être mise en place.

4.2.8 Ligne de mouillage

Un plan de mouillage est proposé pour une optimisation et une sécurisation de la répartition des bateaux en tenant compte notamment des manœuvres du Saint-Maxime. La ligne de mouillage reste sur pendilles, les corps-morts sont remplacés par des ancrages à vis permettant de ne pas limiter le tirant d'eau. Cette solution a le net avantage d'être relativement transparente au fond de l'eau à l'inverse de corps-morts.

Des équipements de sécurité seront répartis sur les ouvrages. Ils comprendront une échelle et une bouée de sauvetage.

Figure 18 : Equipements portuaires projetés



4.3 MODALITES DE REALISATION DES TRAVAUX ET PLANNING

La durée des travaux est estimée à 6 mois maximum, entre septembre et avril. Les travaux débuteront après la phase de balisage des enjeux environnementaux, la défavorabilisation environnementale et la sensibilisation environnementale de l'entreprise.

- ▶ Les installations de chantier : actuellement aucune zone n'est clairement définie pour accueillir les bungalows de l'entreprise et autres installations de chantier. Les abords du port-abri ne présentent pas de surfaces, plus ou moins plane, assez importantes. Le nombre réduit d'engins à prévoir, et la présence de toilettes non loin du chantier limitent l'emprise nécessaire. Cette problématique sera discutée avec la communauté des moines dans le but d'identifier une zone précise non loin du port abri et facile d'accès.
- ▶ Faune/flore terrestre : les mesures préconisées par le bureau d'études naturalistes Naturalia seront prises en compte, à savoir :
 - Défavorabilisation de la zone avant travaux limitant ainsi toute recolonisation par les espèces ;
 - Limitation des emprises et balisage des zones à enjeux.
- ▶ Présence d'herbiers de posidonie : les herbiers sont présents en dehors du port et au début de la passe d'entrée. Les herbiers localisés dans la passe d'entrée seront directement impactés par les travaux. Les herbiers à l'extérieur de la zone pourront être impactés indirectement, ainsi une barrière anti-MES devra donc être mise en place à la sortie du port ou encadrant les travaux.
- ▶ Rotation des navettes : il est important de noter que pour la majorité du chantier, la navette devra pouvoir débarquer dans le port. La rotation des navettes pour le fret est largement moins fréquente que les navettes pour les passagers. Une mise au point devra être faite avec la communauté des moines dans le but de définir un planning de rotation. Notons toutefois que le ravitaillement pourra exceptionnellement être suspendu pendant une durée d'environ 1 mois (automne) sous réserve que la communauté de moines soit prévenue suffisamment à l'avance.
- ▶ Plaisanciers en phase travaux : même si le planning présenté en suivant indique une période de réalisation sur les mois d'Octobre à Mars, il n'est pas à exclure la possibilité d'avoir par jour de beau temps quelques plaisanciers souhaitant se rendre sur l'île. Pendant la période de préparation il sera nécessaire de faire une communication élargie aux capitaineries dans le but de prévenir les plaisanciers des travaux sur l'île. En complément une signalétique maritime devra être mise en place. Un arrêté d'interdiction d'accès sera pris pour la durée des travaux.
- ▶ Parois berlinoises : une petite foreuse de 2m*1.5m permettra d'installer les poutres HEB tous les mètres. Les dimensions nécessaires au forage des HEB sont de 20 cm de diamètre et 2,5m de profondeur.
- ▶ Du béton hydraulique spécifique (prise mer) sera utilisé pour éviter les départs de laitance. Des barrages filtrants seront également mis en place, ainsi qu'un suivi de la qualité de l'eau pour arrêter le chantier en cas de dysfonctionnement observé. L'entreprise sera équipée de kits anti-pollution.

Le montant des travaux est estimé à près de 840 000€ HT.

5. RAISONS DU CHOIX DU PROJET

Ce projet de confortement répond à un réel besoin de sécurisation du port-abri, tant pour les usages que pour les ouvrages.

Ce site à haute fréquentation touristique voit de nombreux plaisanciers arrivés dans ce site exigu en même temps et également en concomitance avec la navette de fret de la communauté des moines, générant de véritables situations à risques pour la navigation.

De plus, les ouvrages du port montrent de nombreux signes de faiblesses et désordres, laissant craindre une possible destruction rapide du port. De nombreux travaux d'urgence ont déjà été effectués pour permettre la sécurisation du site. L'abandon du port constituerait :

- ▶ Des difficultés notables d'approvisionnement pour la communauté de moines,
- ▶ Des problèmes de sécurité pour la navigation sur ce site,
- ▶ Des questions sur le devenir des matériaux et ouvrages abandonnés sur place, ainsi que sur l'évolution de la qualité de l'eau et des milieux.

Le projet s'inscrit également dans un site à haute valeur écologique, paysagère et patrimoniale. La prise en compte de ces enjeux a fortement orienté le projet vers des techniques de travaux permettant de maintenir les enjeux écologiques mais aussi les dimensions du port, le volume des quais, les usages existants. Les techniques mises en œuvre ont un impact réduit en terme d'emprise pour ne pas dénaturer le caractère architectural du site et pour ne pas impacter significativement les milieux naturels et notamment les herbiers de posidonies. Il a également été choisi de ne pas intervenir sur les enrochements à l'extérieur du port.

Les raisons du choix du projet consistent donc en la réparation raisonnée du site dans le respect des enjeux écologiques et paysagers, en sécurisant les usages actuels.

6. REGLEMENTATION

Le projet consiste en de grosses réparations du port abri existant sans modification des usages et de la capacité du port.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En raison de sa situation dans un site très sensible, à forts enjeux écologiques, paysagers et patrimoniaux, le projet est soumis à sollicitation à examen au cas par cas pour la rubrique 11b :

Tableau 2 : Extrait de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement

| CATÉGORIES de projets | PROJETS soumis à évaluation environnementale | PROJETS soumis à examen au cas par cas |
|--|--|---|
| 11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière. | | b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants. |

IMPACTS SUR LES MILIEUX MARINS

Le projet est également soumis à déclaration au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement en raison de ses impacts potentiels sur le milieu maritime et au titre de la rubrique 4.1.2.0.

Tableau 3 : Extrait de la nomenclature à l'article R214-1 du code de l'environnement

| Rubrique | Intitulé | Régime |
|----------|---|--|
| 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). | Montant des travaux, estimé à près de 840 000€, soit un montant inférieur à 1 900 000 euros → déclaration |

NATURA 2000

La zone de projet est située dans le site Natura 2000 FR9301573 « Baie et Cap d'Antibes – îles de Lérins ». Le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000, conformément à l'article R414-4 du code de l'environnement.

SITE CLASSÉ

Le port de l'île de Saint Honorat est situé pour partie dans le périmètre du site classé "Ile de Saint Honorat". Le projet est donc soumis à la procédure des sites classés et devra obtenir une autorisation ministérielle. Le dossier de demande d'autorisation devra comprendre l'évaluation des incidences Natura 2000.

7. ETAT INITIAL

7.1 HISTORIQUE DU SITE

La description archéologique du port-abri, réalisée par Claude Pribetich Aznar, s'appuie sur un constat d'état des lieux détaillé, établi sur site. L'examen des ouvrages, éclairé des connaissances et indices recueillis dans la recherche documentaire réalisée au cours de l'étude, met en avant deux grands états historiques dénommés dans la synthèse qui suit :

- ▶ le "premier port"
- ▶ le "port actuel".

Celui-ci, en fonction depuis la fin du XIXe siècle, conserve les stigmates des aménagements successifs qui lui ont été appliqués.

Le volet historique a bien montré la continuité d'une pratique qui a consisté à débarquer sur l'île par le nord, au moyen de barques tirées sur la grève, ou de celui d'un appontement de bois. Cette pratique s'est confirmée et concrétisée par la construction du port-abri à la fin du XIXe siècle et par celle du débarcadère, emprunté par les navettes. Il a également souligné le lien, par les différents chemins, établi entre le monastère, les chapelles et autres ouvrages défensifs et les ouvrages maritimes.

Figure 19 : Carte postale du port de l'île de Saint Honorat postée en 1907



De nombreuses illustrations viennent conforter la présence du port et son évolution depuis sa construction vers 1880 jusqu'à son état actuel.

Le Frère Vincent de la communauté des moines de Lérins a compilé ces illustrations dans une synthèse historique fournie en annexe 1.