



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet d'aménagement de l'avant-port de Saint-Jean-Cap-
Ferrat (06)

N° MRAe
015031/GUNENV

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 12 mai 2026 en collégialité électronique par Jean-François Desbouis, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, Jacques Daligaux et Johnny Douvinet, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet des Alpes-Maritimes, compétent pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe sur le projet d'aménagement de l'avant-port de Saint-Jean-Cap-Ferrat (06). Le maître d'ouvrage du projet est la métropole Nice-Côte d'Azur. Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande d'autorisation environnementale.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 20 mars 2026. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 23 mars 2026 le préfet maritime de la Méditerranée, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire ;
- par courriel du 23 mars 2026 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 14 avril 2026 ;
- par courriel du 23 mars 2026 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis des contributions en date du 30 mars 2026 et du 16 avril 2026

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le [portail internet de l'évaluation environnementale](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avis.paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Le projet, porté par la métropole Nice-Côte d'Azur, prévoit l'aménagement de la passe d'entrée de l'avant-port de Saint-Jean-Cap-Ferrat afin de diminuer la hauteur de houle du plan d'eau du port, tout en adaptant les ouvrages aux effets du changement climatique et au risque de submersion marine.

La MRAe recommande d'indiquer la destination finale des sédiments ressuyés au regard des niveaux de pollution mesurés sur les sites de dragage, et de présenter un plan de gestion des déchets non sédimentaires, comportant notamment le taux de réemploi ou de réutilisation sur site, et la localisation des sites de stockage des déblais inertes évacués.

La mesure compensatoire liée à l'artificialisation côtière mérite d'être étayée et complétée d'un plan de gestion opérationnel détaillé.

La MRAe recommande de réaliser le bilan carbone du projet d'aménagement portuaire, en considérant les phases de chantier et d'exploitation.

Le dossier ne présente aucune estimation des nuisances sonores induites pendant la phase de travaux, notamment depuis la plage du nouveau port.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	8
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	8
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	9
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	9
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	9
1.6. Articulation du projet avec les documents cadres.....	9
1.7. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	10
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	10
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	10
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	10
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	12
2.2. Changement climatique.....	13
2.2.1. <i>Vulnérabilité du projet au changement climatique : risque de submersion marine</i>	13
2.2.2. <i>Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre</i>	13
2.3. Paysage et patrimoine.....	13
2.4. Qualité de vie : nuisances sonores et vibrations.....	14

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet, porté par la métropole Nice-Côte d'Azur (MNCA), prévoit l'aménagement de la passe d'entrée de l'avant-port de Saint-Jean-Cap-Ferrat, afin de réduire la hauteur de houle à l'intérieur du port, tout en adaptant et en pérennisant les ouvrages face aux effets du changement climatique et au risque de submersion marine.



Figure 1: Plan de situation - source : étude d'impact.

Située entre Nice et Èze, sur la presqu'île du Cap Ferrat, la commune de Saint-Jean-Cap-Ferrat est intégrée à la MNCA dont le [plan local d'urbanisme métropolitain](#) a été approuvé le 25 octobre 2019, la dernière procédure d'évolution ayant été approuvée le 30 novembre 2023¹. Les travaux de modernisation portuaire projetés sont compatibles avec le zonage réglementaire en vigueur.²

La commune, qui comptait une population de 1 476 habitants en 2022 (source Insee), est soumise aux dispositions de la [loi Littoral](#). La localisation du projet au sein du site classé « *domaine public maritime du Cap Ferrat* » et des sites inscrits « *le littoral de Nice à Menton* » et « *les terrains littoraux du Cap Ferrat* » a nécessité le passage du dossier en commission départementale de la nature, des paysages et des sites, qui a rendu un avis favorable le 25 juin 2025 (annexe 12 du dossier).

Le port de plaisance de Saint-Jean-Cap-Ferrat a été inauguré en 1972. Bien que récemment réhabilité et mis aux normes (de 2016 à 2019), le dossier indique que « *vu sa situation très exposée et fragilisée, la zone d'avant-port nécessite un renforcement et une pérennisation* », s'inscrivant dans le cadre d'une stratégie globale de la MNCA visant à « *sécuriser les ports et leurs ouvrages* » face au changement climatique et au risque de submersion marine.

¹ Modification simplifiée n°2 pour laquelle la MRAe a rendu un [avis le 8 août 2023](#).

² UM : équipements portuaires et balnéaires, sous zonage UMc.

La commune de Saint-Jean-Cap-Ferrat fait partie du collectif Alliance posidonia³. Ses engagements en faveur des herbiers de Posidonie relèvent de l'information et de la sensibilisation des plaisanciers et des riverains, du respect strict des zones de mouillage et de la gestion de la collecte des eaux grises et noires (annexe 18).

Le port bénéficie également, depuis mars 2021, de la certification « *port propre et actif en biodiversité* ».

1.2. Description et périmètre du projet



Figure 2: Localisation du site de projet - source : étude d'impact.

Afin de réduire l'agitation résiduelle du plan d'eau, pour assurer la sécurité des usagers et la protection des bateaux, permettre l'accueil et l'avitaillement de navires de plus grande taille et limiter le risque de submersion marine, le projet d'aménagement de l'avant-port prévoit :

- le renforcement et l'agrandissement, sur une surface de 217 m², du quai d'accueil séparant le port de l'avant-port, intégrant un amortisseur de type double Jarlan⁴ destiné à renforcer la

³ Collectif multipartenarial regroupant des acteurs publics et privés (agence de l'eau, centre permanent d'initiatives pour l'environnement, direction inter régionale de la mer Méditerranée, fédération des industries nautiques, office français de la biodiversité, Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie, union des ports de plaisance Provence-Alpes-Côte d'Azur et Monaco, union des villes portuaires) dont l'objectif est de favoriser la préservation de la Posidonie.

⁴ Digue de protection des côtes, constituée de caissons en béton qui comportent des orifices permettant de dissiper l'énergie des vagues et de la houle.

protection contre la houle et des gabions⁵ compartimentés, favorables à la biodiversité, en continuité de l'ouvrage existant ;

- la construction d'un quai d'avitaillement d'une surface de 170 m² permettant d'accueillir deux bateaux simultanément, utilisable de jour comme de nuit, raccordé à l'ouvrage existant ;
- la prolongation et la rehausse du quai de l'avant-port, d'une surface totale de 400 m² (dont 52 m² d'emprise au sol supplémentaire), fondé sur pieux, talus amortisseur et caisson musoir de type Jarlan, améliorant la protection contre la houle et autorisant l'amarrage de navires de grande taille (jusqu'à 65 m) à l'année ;
- la construction d'un quai retour de type Jarlan, perpendiculaire au quai de l'avant-port, d'une surface de 84 m².

La mise en œuvre du projet d'aménagement nécessite la démolition (en partie ou en totalité) de certaines structures existantes (quais d'accueil, d'avitaillement, d'avant-port, môle d'enrochement constituant l'actuel quai retour, locaux techniques implantés sur le quai du Large). Aucune opération de déroctage n'est envisagée.

Selon le dossier, le projet induira une artificialisation nette supplémentaire de 237 m², engendrera environ 600 m³ de déblais terrestres, et nécessitera un volume de sédiments dragués estimé à 1 655 m³.

L'étude d'impact met en évidence une forte contamination des sédiments portuaires situés à proximité du quai de l'avant-port (métaux lourds, hydrocarbures, PCB⁶). Deux zones de ressuyage sont prévues, respectivement situées au niveau du parking public du port et le long de la digue du Large. « *Les bassins de décantation permettront de séparer les eaux des sédiments avant envoi en déchetterie agréée en fonction des analyses faites sur les sédiments ressuyés. [...] Les eaux de ressuyage seront rejetées dans le port* ».

Les « *produits de démolition du béton* » seront quant à eux envoyés en installation de stockage de déchets inertes.

La MRAe relève que la destination finale des sédiments dragués reste à déterminer (clapage, rechargement de plage, installation de traitement de dépollution⁷, élimination). Plus largement, elle souligne l'absence de plan de gestion détaillé des déchets du projet permettant d'estimer le taux de réemploi ou de réutilisation *in situ*, et d'identifier les sites de stockage des déblais inertes évacués.

Après une période de préparation du chantier, d'environ trois mois, permettant le balisage des biocénoses marines, les travaux se dérouleront en deux phases successives, respectivement de septembre 2026 à juin 2027, et de septembre 2027 à juillet 2028.

⁵ Structure modulaire en forme de cage métallique perméable, remplie de matériaux (pierres, roche, graviers) permettant la protection contre les vagues et l'érosion. Les interstices et cavités favorisent l'implantation d'espèces marines (algues, nurseries à poissons).

⁶ Les polychlorobiphényles sont des polluants organiques persistants qui s'accumulent dans les milieux naturels, en particulier dans le sol.

⁷ Un établissement dédié, ENVISAN, existe à La Seyne-sur-Mer (83).



Figure 3 : Plan d'ensemble du projet - source : étude d'impact.

Selon l'étude d'impact, les mois de mai, juin et juillet seront réservés aux « travaux d'aménagement de surface, de voirie et de réseau » afin de limiter la perturbation des activités touristiques.

S'agissant de la sécurité maritime pendant les travaux, le dossier prévoit la mise en place d'une signalisation maritime active (« balisage lumineux ») circonscrivant les zones concernées, en lien avec les services de l'État. Un message de sécurité destiné aux usagers du port⁸ sera diffusé pendant toute la durée du chantier.

La MRAe recommande d'indiquer, dans l'étude d'impact, la destination finale des sédiments ressuyés au regard des niveaux de pollution mesurés sur les différents sites de dragage. La MRAe recommande également de présenter un plan de gestion des déchets non sédimentaires, comportant notamment le taux de réemploi ou de réutilisation sur site et la localisation des sites de stockage des déblais inertes évacués.

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet relevant d'un examen au cas par cas au titre de la rubrique 9B « construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche » du tableau annexe du R122-2 CE, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3-1 CE, déposé une demande d'examen au cas par cas le 26 juin 2023, complétée le 28 juin 2023. Par arrêté préfectoral n° [AE-F09323P0193](#) du 7 août 2023,

⁸ Avurnav.

l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision de soumettre le projet à évaluation environnementale en raison d'impacts potentiels sur les fonds marins, la biodiversité marine, les caractéristiques paysagères du site classé et d'enjeux sanitaires vis-à-vis des riverains.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures de demande d'autorisation suivantes :

- autorisation environnementale⁹ au titre des rubriques 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* » et 4.1.3.0 « *dragage* » de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) annexée à l'article R214-1 CE ;
- permis d'aménager n°006121 25 S0001, en cours d'instruction, déposé en date du 24/07/2024.

La MRAe rappelle que, lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, aucune autorisation ne peut être délivrée sans réalisation de l'étude d'impact, avis de l'autorité environnementale et consultation du public. Le présent avis concerne la première saisine de la MRAe pour avis dans le cadre de l'autorisation environnementale : aucune saisine de la MRAe n'étant intervenue dans le cadre de l'instruction du permis d'aménager, il n'aurait pas dû être délivré.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe se concentre sur les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité marine incluant l'évaluation des sites Natura 2000 ;
- la prise en compte du changement climatique et du risque de submersion marine ;
- la préservation du paysage et l'artificialisation du trait de côte ;
- la prise en compte des risques sanitaires (nuisances sonores et vibrations).

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. L'étude est proportionnée aux enjeux identifiés. Le résumé non technique fait l'objet d'un document séparé, clairement identifié et complet.

Sur le fond néanmoins, certains aspects de la démarche méritent une consolidation (cf. chapitre 2 du présent avis).

1.6. Articulation du projet avec les documents cadres

L'analyse de l'articulation du projet avec les plans et programmes est présentée dans l'étude d'impact. Elle porte notamment sur le plan d'action pour le milieu marin Méditerranée, intégré au [document stratégique de façade](#) (DSF) et sur le [schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux](#) (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2022-2027.

L'objectif général A1 du DSF prévoit de « *maintenir ou rétablir la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes des fonds côtiers et littoraux* ».

Avec une artificialisation de 237 m² de petits fonds côtiers, la MRAe constate que le projet dépasse largement les dispositions du DSF visant à « *limiter les pertes physiques des habitats génériques et particuliers liés à l'artificialisation, de la limite du domaine public maritime jusqu'à 20 mètres de profondeur* ».

⁹ Déposée le 14 août 2024.

En effet, dans le périmètre d'une aire marine protégée (AMP), le DSF prévoit un objectif ~~droit~~ d'artificialisation maximal des petits fonds côtiers de 1,75 ha. Une cible est déclinée pour chaque projet avec une consommation maximale de 0,1 % de la surface précitée suite à l'application de la séquence éviter-réduire-compenser, à compter de l'adoption de la stratégie de façade maritime (2019). La MRAe constate que le projet, situé dans le sanctuaire Pelagos identifié comme une AMP, consomme (avec 237 m²) 1,35 % de cet objectif maximum.

Une mesure compensatoire visant à « *améliorer la qualité du milieu au-delà de la surface portuaire* » est intégrée au dossier (cf. § 2.1.1.3 du présent avis).

1.7. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

En raison de l'objectif principal de réduction de la hauteur de la houle dans le plan d'eau du port de Saint-Jean-Cap-Ferrat, le projet ne peut faire l'objet d'une implantation sur un site alternatif. Les travaux projetés n'impliquent, selon le dossier, aucune augmentation de capacité.

L'étude d'impact présente les différents scénarios ayant abouti aux choix d'aménagement retenus après abandon des emprises les plus impactantes pour les biocénoses marines.

Ainsi, selon le dossier, l'analyse itérative des incidences a conduit à l'abandon du musoir verticalisé, à la réalisation du quai amortisseur à distance de l'herbier de Posidonie et des mattes mortes, à la conservation d'une partie de l'ouvrage afin de respecter partiellement les colonies de Cladocore en touffe¹⁰ et à des ajustements techniques pour la réalisation des pieux.

Des études hydrodynamiques par modélisation des champs d'agitation ont permis de compléter le processus décisionnel (annexe 3).

La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur ce point.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.1.1.1. État initial

Le port de Saint-Jean-Cap-Ferrat est situé dans le sanctuaire Pelagos¹¹, identifié comme une aire marine protégée¹² au titre des dispositions de l'article [L334-11° CE, et au sein](#) d'un site marin Natura 2000. Il est localisé à proximité de la ZNIEFF¹³ mer de type II « Nord est de la rade de Villefranche » (800 m) et d'une ZNIEFF terrestre de type II « Cap Ferrat » (500 m). L'ouest de l'aire d'étude jouxte par ailleurs un réservoir de biodiversité littoral identifié par le SRADDET¹⁴ PACA.

Selon le dossier, « *la zone d'influence du projet est définie comme incluant l'intérieur du port de Saint-Jean-Cap-Ferrat, ainsi que le chenal d'entrée et la digue tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du port* ».

¹⁰ Corail brun de forme hémisphérique de l'étage infra-littoral nouvellement protégé ([arrêté du 8 juillet 2025](#)).

¹¹ Le sanctuaire Pelagos est un espace maritime de 87 500 km² faisant l'objet d'un accord entre l'Italie, Monaco et la France pour la protection des mammifères marins qui le fréquentent.

¹² Espace délimité en mer qui répond à des objectifs de protection de la biodiversité marine qui favorise la gestion durable des activités maritimes.

¹³ Zone d'intérêt écologique faunistique et floristique.

¹⁴ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Provence-Alpes-Côte d'Azur.
Avis du 12 mai 2026 sur le projet d'aménagement de l'avant-port de Saint-Jean-Cap-Ferrat (06)

Les investigations sous-marines ont permis de cartographier les biocénoses marines aux abords des ouvrages projetés. Ces prospections, menées en novembre 2022 et mars 2023, ont identifié un herbier de Posidonie sur matte morte, en bon état et exempt de signe de régression, situé à l'est de la digue du port, ainsi qu'« *une multitude de patchs, d'îlots et de faisceaux isolés* » situés au nord-nord-ouest de l'aire d'étude. Une plongée complémentaire, réalisée en octobre 2025, a également permis d'identifier plusieurs colonies en extension de Cladocores en touffe dans la zone nord de l'avant-port. Enfin, la présence à l'année de plusieurs espèces de cétacés (Grand dauphin, Dauphin bleu et blanc, Grand cachalot) est avérée à l'est et au sud de l'aire d'étude.

Les enjeux locaux de conservation sont qualifiés de « *forts* » à « *moyens* » sur les habitats naturels benthiques (herbiers de Posidonie et substrats rocheux à algues photophiles), la flore (Posidonie, Cystoseire) et la faune (Cladocore en touffe, Grand dauphin) marines.

La MRAe n'a pas d'observation particulière sur cette hiérarchisation des enjeux.

2.1.1.2. *Impacts bruts, mesures d'évitement et de réduction, impacts résiduels*

Principalement liés à la dégradation directe ou indirecte des habitats et au dérangement de la faune marine par des émissions acoustiques pendant la phase de travaux, les impacts bruts sont qualifiés de « *forts* » sur les habitats naturels d'intérêt communautaire, ainsi que sur la flore et la faune marines protégées.

Le porteur de projet prévoit des mesures d'évitement¹⁵ et de réduction¹⁶ en faveur des biocénoses marines et des cétacés potentiellement présents à proximité de l'aire d'étude.

Ces mesures, explicitées et correctement illustrées, prennent en compte la doctrine régionale de préservation des herbiers de Posidonie¹⁷. Concernant les mammifères marins, les mesures dédiées prévoient un démarrage progressif des engins dont la valeur nominale du niveau sonore ne sera atteinte qu'après une durée déterminée, et l'installation de rideaux à bulles au niveau des différentes zones de travaux. Des hydrophones, implantés de part et d'autre de la passe d'entrée de l'avant-port, permettront de contrôler les niveaux de bruit « *une fois par semaine ou à chaque démarrage de nouvelle tâche* » pendant toute la durée des travaux sous-marins.

Avec la mise en œuvre de ces mesures, les impacts résiduels sur les milieux marins (habitats, flore, faune) « *sont jugés faibles mais non nuls* ».

Des mesures d'accompagnement (sensibilisation et communication, éco-conception et optimisation de l'habitabilité pour les poissons juvéniles) et de suivi¹⁸ (herbiers de Posidonie, mattes mortes, Cladocore en touffe et algues dont Cystoseire) complètent la séquence éviter-réduire-compenser.

La MRAe note que la « *conservation d'une partie de l'ouvrage sur lequel sont implantées les colonies* » (ME6) n'assure pas un impact nul sur les colonies de Cladocore en touffe, en raison de leur

¹⁵ ME1 : prise en compte des risques et aléas naturels en phase conception ; ME2 : prise en compte de la localisation des habitats naturels marins et des espèces marines protégées à enjeux dès la conception du projet et lors des travaux ; ME3 : choix de la période pour la réalisation des travaux et phasage – dimension environnementale, économique et touristique ; ME4 : prise en compte du patrimoine paysager et architectural ; ME5 : adaptation de la méthode de réalisation des pieux ; ME6 : conservation d'une partie de l'ouvrage sur lequel sont implantées les colonies de Cladocore en touffe.

¹⁶ MR1 : mise en place d'une politique hygiène sécurité environnement par l'entreprise ; MR2 : mesures de protection pour réduire les impacts sur les habitats protégés (herbiers de Posidonies, mattes mortes, espèces de Cystoseira) ; MR3 : prévention des pollutions ; MR4 : réduction du bruit et des vibrations ; MR5 : veille quotidienne et systèmes d'alerte ; MR6 : protection des colonies pendant les travaux.

¹⁷ Cf. [Préservation des herbiers de posidonie à proximité des ouvrages : quelle distance minimale ?](#)

¹⁸ L'étude d'impact prévoit – pour les herbiers à Posidonie, les Cladocore en touffe et les algues Cystoseire – un suivi aux années N (après les travaux), N+1, N+3, N+5 et N+10.

« *destruction partielle* » au niveau du duc d'Albe¹⁹ arasé. Il s'agit donc d'une mesure de réduction et non d'évitement.

2.1.1.3. Mesures de compensation

Le projet induit l'artificialisation de 237 m² de petits fonds côtiers pour laquelle le maître d'ouvrage prévoit une mesure compensatoire (MC1) visant à « *améliorer la qualité du milieu marin au-delà de la surface du port* ».

Cette mesure consiste à réaliser un nettoyage séquentiel des fonds marins sur une zone d'environ 37 000 m² contiguë à l'aire d'étude (secteur du musoir et versant est de la digue du port), associé à l'ouverture de la collecte des déchets des navires au mouillage et aux usagers de la baie (celle-ci étant actuellement limitée aux plaisanciers).

Selon le dossier, « *au bout de quelques années, la surface globale aura été nettoyée. Le choix des zones prioritaires à nettoyer sera effectué en concertation avec les acteurs locaux et la DDTM. Un plan projet sera soumis et validé avant toute intervention* ».

La MRAe relève que la zone de compensation choisie n'a fait l'objet d'aucune prospection sous-marine permettant de caractériser les biocénoses marines et d'identifier la présence de macro-déchets. Selon la MRAe, il est donc impossible d'estimer les gains écologiques liés à la mise en œuvre de la mesure compensatoire.

De plus, cette mesure n'est accompagnée d'aucun plan de gestion détaillé, précisant en particulier l'organisation temporelle et la méthodologie retenue (qui pourrait utilement s'appuyer sur la valorisation d'un retour d'expérience de la MNCA), la surface nettoyée annuellement, ainsi que les critères de priorisation des secteurs et l'identification précise des acteurs en charge de sa mise en œuvre opérationnelle. La MRAe rappelle que le plan de gestion d'une mesure compensatoire est attendu dès le stade de l'étude d'impact.

La MRAe recommande de démontrer le gain écologique de la mesure compensatoire et d'y adjoindre un plan de gestion détaillé visant à garantir son effectivité et l'atteinte de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain écologique.

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le site de projet est inclus dans le site Natura 2000 marin « *Cap Ferrat* » abritant, selon le dossier, « *des écosystèmes marins et une biodiversité foisonnante* ». Plusieurs habitats naturels²⁰ ayant contribué à la désignation du site sont présents du côté est de la digue du port et dans l'axe de la passe d'entrée (herbier à Posidonie, matte morte, sables vaseux). Le Grand dauphin et la tortue Caouanne sont régulièrement observés au large, dans la partie sud du site, à distance de l'aire d'étude.

Selon l'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 « *les herbiers de Posidonies et mattes mortes situées dans la zone d'influence du projet ont été pris en compte lors de la conception du projet afin d'éviter les impacts sur les habitats d'intérêt communautaire* », les perturbations temporaires induites par les travaux « *seront contrôlées, limitées et leur incidence résiduelle sur les espèces présentes ou potentielles est considérée comme négligeable* ».

La MRAe n'a pas de remarque particulière à formuler sur la conclusion du dossier.

¹⁹ Faisceau de pieux enfoncé dans le fond d'un bassin auquel viennent s'amarrer les navires.

²⁰ Herbier à Posidonies, mattes mortes, sables fins de haut niveau, roches infralittorales, roches médiolittorales inférieure et supérieure.

2.2. Changement climatique

2.2.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique : risque de submersion marine

Le [document d'information communal sur les risques majeurs](#) et le [plan communal de sauvegarde](#) identifient l'est de la presqu'île et le port comme une zone de submersion marine.

S'agissant de la prise en compte des effets du changement climatique sur le niveau de la mer et notamment du risque de submersion marine, le dossier présente une analyse prospective chiffrée, combinant des tempêtes extrêmes d'occurrence centennale à des niveaux d'eau hauts, évalués aux horizons 2060 et 2100.

Le dimensionnement du nouveau quai de l'avant-port (+ 2 NGF dans sa partie hors d'eau) intègre le résultat des modélisations.

La MRAe n'a pas d'observation particulière à formuler sur ce point.

2.2.2. Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre

Malgré « *une réutilisation favorisée au maximum* », l'étude d'impact fait état d'une consommation de matières premières²¹ significative pour la réalisation du projet. La phase de travaux nécessitera également l'utilisation prolongée d'engins de chantier spécifiques (pelle et brise-roche hydrauliques, grue treillis, foreuse, marteau fond de trou) ainsi que des barges et des camions pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux.

Or, le dossier ne présente aucun bilan carbone du projet prenant notamment en compte les émissions de gaz à effet de serre liées à la démolition des aménagements existants, à la fabrication des matériaux, à l'approvisionnement du chantier en matières premières, à l'évacuation des déblais (rotations de camions et utilisation des engins de chantier), ainsi qu'à la maintenance et à l'entretien des nouveaux ouvrages portuaires.

La MRAe recommande de réaliser le bilan carbone du projet d'aménagement portuaire en considérant les phases de chantier et d'exploitation.

2.3. Paysage et patrimoine

Implanté au sein de sites classés et inscrits (cf. § 1.1 du présent avis), le port de Saint-Jean-Cap-Ferrat présente de forts enjeux paysagers et patrimoniaux. Le site de projet est également concerné par le périmètre de protection de deux monuments historiques (jardin des Cèdres, villa Ephrussi de Rothschild).

Le dossier présente une étude paysagère (annexe 12) détaillée et bien illustrée (nombreux plans, photomontages et schémas des différents ouvrages depuis le port et la mer), proposant une double lecture naturelle et architecturale, repérant notamment les éléments portuaires les plus impactants sur le grand paysage.

Selon le dossier, l'intégration de la réflexion paysagère dès la phase de conception du projet²² a permis d'optimiser les choix d'aménagement et de valoriser la perception visuelle du port via une harmonisation de la « *silhouette* » des ouvrages et le retrait des scories (local technique, poubelles, lampadaires, anciens garde-corps) .« [...] *Les aménagements futurs servent le paysage bâti et naturel préexistant, préservent et mettent en valeur le site dans sa globalité* ».

²¹ Cf. tableau page 176 de l'étude d'impact : 1 419 m³ de béton, 220 t d'acier, 505 m³ de ballast, 100 m³ de gabions, 460 m² de pavage, 1 100 m² d'enrobé, 540 m² de bois

²² Incluant les préconisations et remarques de l'ABF (architectes des bâtiments de France) concernant le mur chasse-mer du quai de l'avant-port.

Une autorisation ministérielle de travaux en site classé a été accordée le 8 août 2025²³ « *considérant que le projet, qui préserve l'aspect du port sans augmentation de capacité, n'est pas susceptible de porter atteinte à la qualité du site classé* ».

L'insertion paysagère du projet n'appelle pas de remarque de la MRAe.

2.4. Qualité de vie : nuisances sonores et vibrations

Actuellement, « *les nuisances sonores sont principalement liées au trafic routier, avec le bruit des camions et des chargements, ainsi qu'au trafic maritime, avec les bruits des navires et des opérations portuaires. De plus, l'aire de carénage contribue également au bruit en raison des machines utilisées pour la réparation et le ravitaillement des navires* ». Ces niveaux sonores ne sont pas quantifiés.

Selon le dossier, les travaux de démolition des quais induiront des nuisances vibratoires pendant « *environ 3 mois* ».

Le phasage et le calendrier prévisionnel prévoient la réalisation des travaux générant le plus de nuisances sonores et vibratoires en dehors des périodes touristiques estivales (démolition partielle ou intégrale des quais et de leurs soutènements, forages pour mise en place des pieux au niveau du quai de l'avant-port).

Le dossier prévoit une mesure de réduction dédiée (MR4) consistant à utiliser des équipements de forage et des engins de chantier adaptés et « *moins bruyants* » afin de limiter les nuisances sonores et les vibrations²⁴. Leur utilisation sera discontinue et diurne, excluant les week-ends et les jours fériés. L'étude d'impact indique également que « *les plaisanciers et les parties prenantes seront informés régulièrement sur le calendrier des travaux et les périodes de bruit élevés prévues* ».

Les niveaux sonores générés par les travaux hors d'eau sont estimés à environ 80 dB. Selon le dossier, « *les travaux de forage de micropieux et la réalisation des pieux par méthode Symétrix (marteau fond de trou) n'induisent que peu de vibrations et peu de bruit (190 dB re.1mPa @ 1 m maximum)* ».

La modélisation acoustique pourrait utilement intégrer la « *plage du nouveau port* » située à environ 100 m à l'est du site de projet.

La MRAe recommande d'étendre la modélisation acoustique à la « plage du nouveau port » située à proximité du site de projet.

²³ Cf. annexe DM0690_Saint-Jean-Cap-Ferrat_MNCA – Aménagement de l'avant-port.

²⁴ Leurs incidences sur les cétacés sont analysées et font l'objet d'une séquence « *éviter-réduire-compenser* » dédiée (cf. § 2.1.1.2 du présent avis).