



Bassin Rhône Méditerranée

**Analyses technico-
économiques
et rédaction de l'argumentaire
désignant
les masses d'eau comme
fortement modifiées
au sens de la Directive Cadre
Européenne sur l'Eau**

**Fiches détaillées
Masses d'eau côtières**

Type de masse d'eau	Code de la masse d'eau	Nom masse d'eau	Désignation de la masse d'eau 2009
Côtier	FRDC02e	De Sete a Frontignan	MEFM
Côtier	FRDC04	Golfe de Fos	MEFM
Côtier	FRDC06a	Petite Rade de Marseille	MEFM
Côtier	FRDC07g	Cap Cepet - Cap de Carqueiranne	MEFM
Côtier	FRDC09b	Port Antibes - Port de commerce de Nice	MEFM
Côtier	FRDC09d	Cap d'Antibes - Cap Ferrat	MEFM

A. LOCALISATION

A.1. Informations générales sur la masse d'eau

Numéro	Nom			
FRDC02e	DE SÈTE À FRONTIGNAN			
Longueur (Km)	8,5	surface (ha)		Type côtière

A.2. Communes

Sète

A.3. Localisation Pyramidale

Délégation	Montpellier		
Commission géographique	Cotiers Ouest		
Sous-bassin versant	Littoral cordon lagunaire		
Département	Région	Territoire	
34	LR	Côtiers ouest, lagunes et Littoral	

B. CARACTERISATION DETAILLEE

B.1. Caractérisation physique et géomorphologique

Le trait de côte est marqué par de fortes atteintes à l'hydromorphologie, que se soit en termes d'artificialisation du trait de côte (endiguement, infrastructures routières, plateformes portuaires...) ou en termes de terrains gagnés sur la mer : la zone portuaire a été construite sur plus de 480 ha gagnés sur la mer et elle représente un trait de côte artificialisé de 5,5 Km.

B.2. Identification et description des altérations hydromorphologiques

MORPHOLOGIE	aménagements gagnés sur la mer	Impact moyen
	artificialisation du trait de côte	Impact fort

B.3. Identification du risque de non atteinte du bon état

Qualité biologique	non précisée	Risque NABE	doute
Qualité des invertébrés	non précisée	Score MEFM 2003	oui
Qualité des diatomées	non précisée	Préidentification 2003	oui
Qualité piscicole	non précisée		
Qualité des milieux / eutrophisation	non précisée		

B.4. Caractérisation des activités et des usages spécifiques

USAGE A	ZONE PORTUAIRE
<p>Description</p> <p>Le Port de Sète, reconnu d'intérêt national, est exploité en concession par la CCI de SETE FRONTIGNAN. MEZE, dans ses trois composantes : commerce, plaisance, pêche.</p> <p>L'Etat, la Région et le Département ont mobilisé ces 10 dernières années plus de 60 M€ pour la modernisation du port de Sète avec l'aide de l'Union Européenne, dont 25 millions d'euros pour la réalisation de la digue fluvio-maritime dont la mise en service en mai 2002, a autorisé un nouveau développement du trafic fluvial.</p> <p>En nombre de personnes employées dans le secteur du transport de marchandises pour 100 habitants, le bassin de Sète se situe en seconde position parmi les zones d'emploi du Languedoc-Roussillon.</p> <p>Source MEDAM Préfecture de l'hérault</p>	<p>Quantification</p> <p>Zone portuaire aménagée sur plus de 750 ha gagnée sur la mer et 5Km de côte artificialisée.</p> <p>L'Etat, la Région et le Département ont mobilisé ces 10 dernières années plus de 60 millions d'euros pour la modernisation du port de Sète avec l'aide de l'Union Européenne, dont 25 millions d'euros pour la réalisation de la digue fluvio-maritime dont la mise en service en mai 2002, a autorisé un nouveau développement du trafic fluvial.</p> <p>En nombre de personnes employées dans le secteur du transport de marchandises pour 100 habitants, le bassin de Sète se situe en seconde position parmi les zones d'emploi du Languedoc-Roussillon.</p>

B.5. Caractérisation des activités et des usages secondaires

C. ETAPE 1 : IDENTIFICATION DES MESURES DE RESTAURATION NECESSAIRES A L'ATTEINTE DU BON ETAT

C.1. Quelles sont les mesures de restauration qui permettraient d'atteindre le bon état?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL		
Elément de quantification	Travaux à effectuer sur plus de 6,5 Km de trait de côte dont 5 Km représentant la zone portuaire édifiée sur des terrains gagnés sur la mer représentant 480ha.		
Objectif de la mesure	Restauration des biocénoses de l'infralittoral et de l'espace de liberté du trait de côte	Descriptif de la mesure	Effacer les secteurs de côtes artificialisées au détriment des activités portuaires et urbaines développées sur la côte
Remarque	Source		
	Agence de l'eau RM&C MEDAM		

D. ETAPE 2 : IMPACT DES MESURES DE RESTAURATION SUR LES USAGES

D.1. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur les usages spécifiés ?

USAGE A	ZONE PORTUAIRE	Usage significativement impacté	OUI
Impact technique			
Les mesures de restauration de la morphologie du littoral impliquent l'arrêt des activités portuaires.			
Source Les cahiers transport aménagements en Languedoc-Roussillon, septembre 2006			

D.2. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur l'environnement au sens large?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL	Impact significatif sur l'environnement	OUI
Type et description de l'impact			
Remise en suspension des sédiments pollués (HAP et TBT notamment) lors de la phase de travaux : risque de pollution pendant cette période.			
Source			

E.ETAPE 3 : EXISTE-T-IL DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ASSURANT LES MEMES FONCTIONS ?

E.1. Existe-t-il des solutions alternatives aux usages touchés, techniquement réalisables?

ALTERNATIVE 1	Description	Faisabilité technique	Conclusion
Usage concerné zone portuaire	Absence de solution alternative.		NON

E.2. Ces alternatives constituent-elles des solutions environnementales au moins équivalentes?

ALTERNATIVE 1	Evaluation	Conclusion
Usage concerné zone portuaire	Type d'impact	

E.3. Est-ce que ces alternatives impliquent des coûts disproportionnés?

ALTERNATIVE 1	Conclusion
Estimation des bénéfices de mise en oeuvre	
Usage concerné zone portuaire	Coût de mise en oeuvre
	Commentaire et hypothèse de calcul

F. SYNTHESE

Classement	Objectif	Type de dérogation
MEFM		
Synthèse générale Ce secteur se caractérise par un très fort développement économique soutenu par l'Etat et l'Europe. On peut considérer que les impacts négatifs des mesures de restauration à prévoir pour atteindre le bon état seraient très significatifs sur les activités à l'origine de l'artificialisation de la côte sans qu'il n'y ait de solution alternative techniquement et économiquement réalisable. La masse d'eau est désignée en MEFM		

A. LOCALISATION

A.1. Informations générales sur la masse d'eau

Numéro	Nom		
FRDC04	GOLFE DE FOS		
Longueur (Km)	67	surface (ha)	Type côtière

A.2. Communes

FOS-SUR-MER,
MARTIGUES
PORT-DE-BOUC,
PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

A.3. Localisation Pyramidale

Délégation	Marseille	
Commission géographique	Littoral PACA	
Sous-bassin versant	Golfe de Fos	
Département	Région	Territoire
13	PACA	Zone d'activité Marseille - Toulon et Littoral

B. CARACTERISATION DETAILLEE

B.1. Caractérisation physique et géomorphologique

Ce secteur est marqué par de fortes atteintes à l'hydromorphologie, que se soit en termes d'artificialisation du trait de côte ou en termes de terrains gagnés sur la mer.

B.2. Identification et description des altérations hydromorphologiques

MORPHOLOGIE	aménagements gagnés sur la mer	Impact fort
	artificialisation du trait de côte	Impact moyen

B.3. Identification du risque de non atteinte du bon état

Qualité biologique	médiocre	Risque NABE	fort
Qualité des invertébrés	non précisée	Score MEFM 2003	oui
Qualité des diatomées	non précisée	Préidentification 2003	oui
Qualité piscicole	non précisée		
Qualité des milieux / eutrophisation	non précisée		

B.4. Caractérisation des activités et des usages spécifiques

USAGE A	ZONE PORTUAIRE
<p>Description</p> <p>La zone portuaire s'étend de Port Saint Louis du Rhône à Fos-sur-Mer. Géré par le port autonome de Marseille, elle comprend une multitude de branches : terminaux portuaires géants (pétrolier, méthanier, minéralier, marchandises), complexe sidérurgique assurant le quart de la production française d'acier (SOLLAC), raffineries de pétrole (Esso, Shell), filières diverses de produits chimiques (Elf, Atochem), constructions métalliques offshore (Eiffel), stockage et incinération de produits chimiques, dépôts pétroliers pour un total de 400 entreprises. A Port-de-Bouc, 2 ports de pêche accueillent une des plus importantes flottilles de chalutiers de la Méditerranée. Leurs quais convergent vers la première criée aux poissons de la région PACA</p>	<p>Quantification</p> <p>Complexe industrialo-portuaire aménagé sur plus de 10 000 ha et 52 Km de côte artificialisée.</p>
<p>Source MEDAM, Port autonome de Marseille, 2008, port de Bouc, 2008</p>	

B.5. Caractérisation des activités et des usages secondaires

C. ETAPE 1 : IDENTIFICATION DES MESURES DE RESTAURATION NECESSAIRES A L'ATTEINTE DU BON ETAT

C.1. Quelles sont les mesures de restauration qui permettraient d'atteindre le bon état?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL		
Elément de quantification	Travaux à effectuer sur 52 Km de trait de côte.		
Objectif de la mesure	Restauration des biocénoses de l'infralittoral et de l'espace de liberté du trait de côte	Descriptif de la mesure	Effacer les secteurs de côtes artificialisées au détriment des activités portuaires et urbaines développées sur la côte
Remarque		Source	MEDAM. AERM&C

D. ETAPE 2 : IMPACT DES MESURES DE RESTAURATION SUR LES USAGES

D.1. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur les usages spécifiés ?

USAGE A	ZONE PORTUAIRE	<i>Usage significativement impacté</i>	OUI
Impact technique			
les mesures de restauration de la morphologie du littoral induisent une perte d'activité pour le port autonome de Marseille (PAM) ainsi que pour les ports de Port-de-Bouc.			
Impact sur les activités économiques			
Le PAM génère 40 000 emplois. En 2007, le trafic global était de 96 millions de tonnes (dont 60% d'hydrocarbures). 2 millions de passagers ont transité par la gare maritime du PAM. Le chiffre d'affaires du PAM s'éleva à 184 millions d'euros en 2007. 21 000 navires transitent par les ports de Port-de-Bouc chaque année.			
Source	Port autonome de Marseille, 2008		

D.2. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur l'environnement au sens large?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL	<i>Impact significatif sur l'environnement</i>	OUI
Type et description de l'impact			
Impacts lors de la phase de travaux et de stabilisation durant plusieurs années (impacts visuels, sonore, problème de pollution de l'eau).			
Source			

E. ETAPE 3 : EXISTE-T-IL DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ASSURANT LES MEMES FONCTIONS ?

E.1. Existe-t-il des solutions alternatives aux usages touchés, techniquement réalisables?

ALTERNATIVE 1	Description	Faisabilité technique	Conclusion
Usage concerné zone portuaire	Absence de solution alternative.		NON

E.2. Ces alternatives constituent-elles des solutions environnementales au moins équivalentes?

ALTERNATIVE 1	Evaluation	Conclusion
Usage concerné zone portuaire	Type d'impact	

E.3. Est-ce que ces alternatives impliquent des coûts disproportionnés?

ALTERNATIVE 1	Conclusion
Estimation des bénéfices de mise en oeuvre	
Usage concerné zone portuaire	Coût de mise en oeuvre
	Commentaire et hypothèse de calcul

F. SYNTHESE

Classement	Objectif	Type de dérogation
MEFM		
Synthèse générale Ce secteur se caractérise par un très fort développement économique, urbain et industriel (complexe pétrolier Fos Berre). On peut considérer que les impacts négatifs des mesures de restauration à prévoir pour atteindre le bon état seraient très significatifs sur les activités à l'origine de l'artificialisation de la côte sans qu'il y ait de solution alternative techniquement et économiquement réalisable. L'enjeu des années à venir porte sur une protection accrue des secteurs non atteints à ce jour et, quand cela est possible techniquement, économiquement et culturellement, l'engagement d'une politique de renaturation du trait de côte et des fonds marins altérés. La masse d'eau est désignée en MEFM.		

A. LOCALISATION

A.1. Informations générales sur la masse d'eau

Numéro	Nom		
FRDC06a	LA PETITE RADE DE MARSEILLE		
Longueur (Km)	20	surface (ha)	Type côtière

A.2. Communes

Marseille

A.3. Localisation Pyramidale

Délégation	Marseille	
Commission géographique	Littoral PACA	
Sous-bassin versant	Littoral Marseille-Cassis	
Département	Région	Territoire
13	PACA	Zone d'activité Marseille - Toulon et Littoral

B. CARACTERISATION DETAILLEE

B.1. Caractérisation physique et géomorphologique

Le trait de côte est marqué par de fortes atteintes à l'hydromorphologie. En outre, la totalité du trait de côte soit 20 km est très fortement perturbée par une artificialisation complète du littoral ainsi que par des aménagements portuaires développés sur des terrains gagnés sur la mer : la zone portuaire a été construite en gagnant 392 ha sur la mer dont une digue de 6 Km qui protège les infrastructures portuaires et crée ainsi un plan d'eau de 330 ha.

B.2. Identification et description des altérations hydromorphologiques

MORPHOLOGIE	aménagements gagnés sur la mer	Impact fort
	artificialisation du trait de côte	Impact fort

B.3. Identification du risque de non atteinte du bon état

Qualité biologique	mauvaise	Risque NABE	fort
Qualité des invertébrés	non précisée	Score MEFM 2003	oui
Qualité des diatomées	non précisée	Préidentification 2003	oui
Qualité piscicole	non précisée		
Qualité des milieux / eutrophisation	non précisée		

B.4. Caractérisation des activités et des usages spécifiques

USAGE A	ZONE PORTUAIRE
<p>Description</p> <p>Le Port de Marseille-Fos est le 1er port français, le 1er port de méditerranée et le 3ème port pétrolier européen.</p> <p>Plusieurs types de marchandises y transitent : dont les principales sont les hydrocarbures (pétroles, gaz et produits chimiques), les marchandises diverses (conteneurs et autres conditionnements), vracs solides (minerais et céréales) et vracs liquides (chimie et alimentaires). Le Port assure également l'accueil de trafics de passagers de la méditerranée.</p>	<p>Quantification</p> <p>Zone portuaire aménagée sur 392 ha gagnée sur la mer et 20 Km de côte artificialisée.</p>
<p>Source MEDAM. Port autonome de Marseille, 2008</p>	

B.5. Caractérisation des activités et des usages secondaires

C. ETAPE 1 : IDENTIFICATION DES MESURES DE RESTAURATION NECESSAIRES A L'ATTEINTE DU BON ETAT

C.1. Quelles sont les mesures de restauration qui permettraient d'atteindre le bon état?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL		
Elément de quantification	Travaux à effectuer sur 10 Km de trait de côte.		
Objectif de la mesure	Restauration des biocénoses de l'infralittoral et de l'espace de liberté du trait de côte	Descriptif de la mesure	Effacer les secteurs de côtes artificialisées au détriment des activités portuaires et urbaines développées sur la côte
Remarque		Source	Agence de l'eau RM&C. MEDAM

D. ETAPE 2 : IMPACT DES MESURES DE RESTAURATION SUR LES USAGES

D.1. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur les usages spécifiés ?

USAGE A	ZONE PORTUAIRE	Usage significativement impacté	OUI
Impact technique			
Les mesures de restauration de la morphologie du littoral induisent une perte d'activité pour le port de Port de Marseille-Fos			
Impact sur les activités économiques			
L'activité portuaire génère 40 000 emplois au total dont 21 000 sur le territoire de Marseille Provence Métropole. En 2007, le trafic global était de 96,4 millions de tonnes (dont 60% d'hydrocarbures). 2 millions de passagers ont transité par la gare maritime du PAM. Le chiffre d'affaires du PAM s'éleva à 184 millions d'euros en 2007.			
Source Port autonome de Marseille, 2008			

D.2. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur l'environnement au sens large?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL	Impact significatif sur l'environnement	OUI
Type et description de l'impact			
Impacts lors de la phase de travaux et de stabilisation durant plusieurs années (impacts visuels, sonore, problème de pollution de l'eau).			
Source			

E.ETAPE 3 : EXISTE-T-IL DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ASSURANT LES MEMES FONCTIONS ?

E.1. Existe-t-il des solutions alternatives aux usages touchés, techniquement réalisables?

ALTERNATIVE 1	Description	Faisabilité technique	Conclusion
Usage concerné zone portuaire	Absence de solution alternative.		NON

E.2. Ces alternatives constituent-elles des solutions environnementales au moins équivalentes?

ALTERNATIVE 1	Evaluation	Conclusion
Usage concerné zone portuaire	Type d'impact	

E.3. Est-ce que ces alternatives impliquent des coûts disproportionnés?

ALTERNATIVE 1	Conclusion
Estimation des bénéfices de mise en oeuvre	
Usage concerné zone portuaire	Coût de mise en oeuvre Commentaire et hypothèse de calcul

F. SYNTHESE

Classement	Objectif	Type de dérogation
MEFM		
Synthèse générale Ce secteur se caractérise par une très forte activité portuaire. On peut considérer que les impacts négatifs des mesures de restauration à prévoir pour atteindre le bon état seraient très significatifs sur les activités à l'origine de l'artificialisation de la côte sans qu'il n'y ait de solution alternative techniquement et économiquement réalisable. La masse d'eau est désignée en MEFM		

A. LOCALISATION

A.1. Informations générales sur la masse d'eau

Numéro	Nom		
FRDC07g	CAP CEPET - CAP DE CARQUEIRANNE		
Longueur (Km)	51,2	surface (ha)	Type côtière

A.2. Communes

LA GARDE
LA SEYNE-SUR-MER
LE PRADET
OLLIOULES
SAINT-MANDRIER-SUR-MER
TOULON

A.3. Localisation Pyramidale

Délégation	Marseille	
Commission géographique	Littoral PACA	
Sous-bassin versant	Étang de Berre	
Département	Région	Territoire
83	PACA	Zone d'activité Marseille - Toulon et Littoral

B. CARACTERISATION DETAILLEE

B.1. Caractérisation physique et géomorphologique

La frange littorale de l'Aire du Contrat de Baie, qui s'étend de la pointe de l'Eperon à l'ouest à la pointe de Carqueiranne à l'est, occupe un linéaire côtier de 51,2 km.

La vocation urbaine, industrielle et militaire de la ville de Toulon a nécessité la création de nombreux aménagements côtiers. Les aménagements occupent une surface de 1060 ha et un linéaire de côte de 24 km.

Les divers aménagements (ports civils et militaires, terre-pleins, plages alvéolaires) occupent 76.7 % des petits fonds littoraux compris entre 0 et -10 m de profondeur de la pointe de l'Eperon à l'ouest à la pointe de Carqueiranne à l'est soit 1000 ha.

B.2. Identification et description des altérations hydromorphologiques

MORPHOLOGIE	aménagements gagnés sur la mer	Impact fort
	artificialisation du trait de côte	Impact moyen

B.3. Identification du risque de non atteinte du bon état

Qualité biologique	non précisée	Risque NABE	fort
Qualité des invertébrés	non précisée	Score MEFM 2003	oui
Qualité des diatomées	non précisée	Préidentification 2003	oui
Qualité piscicole	non précisée		
Qualité des milieux / eutrophisation	non précisée		

B.4. Caractérisation des activités et des usages spécifiques

USAGE A	INFRASTRUCTURE
Description	Quantification
<p>Les infrastructures concernent les aménagements des ports de plaisance de Toulon, La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer et Le Pradet d'une capacité totale de 3828 emplacements soit 15% de la capacité du littoral Varois.</p>	<p>Zone portuaire aménagée sur 7 ha gagnée sur la mer et 1 Km de côte artificialisée.</p>
Source MEDAM. Contrat de baie Rade de Toulon, Syndicat Intercommunal de l'Aire Toulonnaise	
USAGE B	ZONE PORTUAIRE
Description	Quantification
<p>Le complexe portuaire de Toulon comprend le port de commerce de Brégaillon, le port militaire qui s'étend sur plus de 3 km et comprend 60% du tonnage de la marine nationale, le port de pêche et de plaisance de la Vieille Darse, le port de passagers de Toulon-Centre (Darse Nord du Mourillon) et de plaisance, la Marine Nationale, les vedettes de promenade, les navires de plaisance en escale de courte durée, les petits bateaux de plaisance locaux et les bateaux de pêche. Le Port de Commerce de Toulon est un port d'Etat d'intérêt national, dont la CCI du Var est concessionnaire jusqu'en 2025. L'activité fret du port de Toulon est essentiellement concentrée sur les vracs solides (clinker, ciment, alu-zinc, ferraille, tuyaux, bovins, charbons de bois, agrumes, containers....) et représente environ 150 emplois directs. Cette activité (382 000 tonnes en 1997).</p>	<p>Zone portuaire aménagée sur 359 ha gagnée sur la mer et 21 Km de côte artificialisée.</p>
Source MEDAM. Contrat de baie Rade de Toulon, Syndicat Intercommunal de l'Aire Toulonnaise	

B.5. Caractérisation des activités et des usages secondaires

C. ETAPE 1 : IDENTIFICATION DES MESURES DE RESTAURATION NECESSAIRES A L'ATTEINTE DU BON ETAT

C.1. Quelles sont les mesures de restauration qui permettraient d'atteindre le bon état?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL		
Elément de quantification	Travaux à effectuer sur 24 Km de trait de côte.		
Objectif de la mesure	Restauration des biocénoses de l'infralittoral et de l'espace de liberté du trait de côte	Descriptif de la mesure	Effacer les secteurs de côtes artificialisées au détriment des activités portuaires et urbaines développées sur la côte
Remarque		Source	Agence de l'eau RM&C. MEDAM

D. ETAPE 2 : IMPACT DES MESURES DE RESTAURATION SUR LES USAGES

D.1. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur les usages spécifiés ?

USAGE A	INFRASTRUCTURE	<i>Usage significativement impacté</i>	OUI
Impact technique			
Perte d'activité pour les ports de plaisance de Toulon, La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer et Le Pradet.			
Impact sur les activités économiques			
L'économie associée à la filière nautisme peut être estimée à 15 millions d'euros de chiffre d'affaires généré, soit 150 emplois directs permanents, 250 emplois périphériques permanents et 350 emplois périphériques saisonniers.			
Source	Contrat de baie Rade de Toulon, Syndicat Intercommunal de l'Aire Toulonnaise.		
USAGE B	ZONE PORTUAIRE	<i>Usage significativement impacté</i>	OUI
Impact technique			
Les mesures de restauration de la morphologie du littoral induisent une perte d'activité pour le Complexe portuaire de Toulon.			
Impact sur les activités économiques			
En 2006, le trafic global était de 1 million de tonnes. 1 million de passagers ont transité par la gare maritime du port de Toulon (dont 800 000 cabotage national) et 1977 navires de commerce ont transité par le port en 2006.			
Source	Contrat de baie Rade de Toulon, Syndicat Intercommunal de l'Aire Toulonnaise. DDE Var		

D.2. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur l'environnement au sens large?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL	<i>Impact significatif sur l'environnement</i>	NON
Type et description de l'impact			
Impacts lors de la phase de travaux et de stabilisation durant plusieurs années (impacts visuels, sonore, problème de pollution de l'eau...)			
Source			

E.ETAPE 3 : EXISTE-T-IL DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ASSURANT LES MEMES FONCTIONS ?

E.1. Existe-t-il des solutions alternatives aux usages touchés, techniquement réalisables?

ALTERNATIVE 1	Description	Faisabilité technique	Conclusion
Usage concerné			NON
infrastructure	Absence de solution alternative.		
zone portuaire	Absence de solution alternative.		

E.2. Ces alternatives constituent-elles des solutions environnementales au moins équivalentes?

ALTERNATIVE 1	Evaluation	Conclusion
Usage concerné	Type d'impact	
infrastructure		
zone portuaire		

E.3. Est-ce que ces alternatives impliquent des coûts disproportionnés?

ALTERNATIVE 1	Estimation des bénéfices de mise en oeuvre	Conclusion
Usage concerné	Coût de mise en oeuvre	Commentaire et hypothèse de calcul
infrastructure		
zone portuaire		

F. SYNTHESE

Classement	Objectif	Type de dérogation
MEFM		
Synthèse générale		
<p>Ce secteur se caractérise par une très forte emprise militaire et une activité économique navale très développée. On peut considérer que les impacts négatifs des mesures de restauration à prévoir pour atteindre le bon état seraient très significatifs sur les activités à l'origine de l'artificialisation de la côte sans qu'il n'y ait de solution alternative techniquement et économiquement réalisable.</p> <p>La masse d'eau est désignée en MEFM</p>		

A. LOCALISATION

A.1. Informations générales sur la masse d'eau

Numéro	Nom		
FRDC09b	PORT ANTIBES - PORT DE COMMERCE DE NICE		
Longueur (Km)	33,6	surface (ha)	Type côtière

A.2. Communes

Antibes-Juan-les-Pins
Cagnes-sur-Mer,
Nice
Saint-Laurent-du-Var
Villeneuve-Loubet,

A.3. Localisation Pyramidale

Délégation	Marseille	
Commission géographique	Littoral PACA	
Sous-bassin versant	Baie des Anges	
Département	Région	Territoire
06	PACA	Côtiers est et Littoral

B. CARACTERISATION DETAILLEE

B.1. Caractérisation physique et géomorphologique

La présence des zones urbaines et touristiques d'Antibes-Juan-les-Pins, de Cagnes sur Mer et Nice mais également le développement des infrastructures comme l'aéroport de Nice, les ports de Nice, de Saint Laurent, d'Antibes-Juan-les-Pins et la marina de la baie des anges ont très fortement marqués le littoral : le trait de côte est marqué par de fortes atteintes à l'hydromorphologie, que ce soit en termes d'artificialisation du trait de côte (14 Km) ou de terrains gagnés sur la mer (plus de 270 ha).

B.2. Identification et description des altérations hydromorphologiques

MORPHOLOGIE	aménagements gagnés sur la mer	Impact moyen
	artificialisation du trait de côte	Impact fort

B.3. Identification du risque de non atteinte du bon état

Qualité biologique	médiocre	Risque NABE	fort
Qualité des invertébrés	non précisée	Score MEFM 2003	oui
Qualité des diatomées	non précisée	Préidentification 2003	oui
Qualité piscicole	non précisée		
Qualité des milieux / eutrophisation	non précisée		

B.4. Caractérisation des activités et des usages spécifiques

USAGE A	INFRASTRUCTURE
<p>Description</p> <p>1) Construit sur la mer, l'aéroport de Nice d'une capacité de 13 millions de passagers pouvant atteindre 50 mouvements par heures est le plus gros aéroport de la région PACA. 2) Second port de croisière de France, le port de commerce de Nice accueil plus de 1,5 millions de passagers pour des croisières et vers la corse. 3) Les ports de plaisances de Nice, port-Saint-Laurent, Marina de la baie des anges, port d'antibes-Juan-les-Pins. 4) Les plages alvéolaires et zones de loisirs édifiées tout le long de la côte entre nice et Antibes par la mise en place d'épis et d'enrochement.</p> <p>Source Agence de l'eau RM&C. MEDAM. CCI de Nice Côte d'azur</p>	<p>Quantification</p> <p>1) Zone aéroportuaire aménagée sur 222 ha gagnée sur la mer et 6 Km de côte artificialisée. 2) Zone portuaire aménagée sur 7 ha gagnée sur la mer et 1 Km de de côte artificialisée. 3) Zones portuaires de plaisance aménagées sur 30 ha gagnée sur la mer et 4,5 Km de côte artificialisée. 4) Zones de loisirs aménagées sur plus de 8 ha gagnée sur la mer et 2,5 Km de côte artificialisée.</p>

B.5. Caractérisation des activités et des usages secondaires

C. ETAPE 1 : IDENTIFICATION DES MESURES DE RESTAURATION NECESSAIRES A L'ATTEINTE DU BON ETAT

C.1. Quelles sont les mesures de restauration qui permettraient d'atteindre le bon état?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL		
Elément de quantification	Travaux à effectuer sur 14 Km de côte artificialisée et 273 ha de terrain gagné sur la mer.		
Objectif de la mesure	Restauration des biocénoses de l'infralittoral et de l'espace de liberté du trait de côte		Descriptif de la mesure
			Effacer les secteurs de côtes artificialisées au détriment des activités portuaires et urbaines développées sur la côte
Remarque			Source
			Agence de l'eau RM&C. MEDAM

D. ETAPE 2 : IMPACT DES MESURES DE RESTAURATION SUR LES USAGES

D.1. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur les usages spécifiés ?

USAGE A	INFRASTRUCTURE	<i>Usage significativement impacté</i>	OUI
Impact technique			
Les mesures de restauration de la morphologie du littoral induisent une perte d'activité pour l'aéroport de Nice, pour le port de commerce de Nice, pour les ports de plaisances de Nice, port-Saint-Laurent, Marina de la baie des anges, port d'Antibes-Juan-les-Pins.			
Impact sur les activités économiques			
4 000 emplois répartis dans 116 entreprises dont 500 salariés gestionnaires de l'aéroport pour un total de 7 500 emplois directs pour un chiffre d'affaire de 133 millions d'euros et 10 millions de passagers.			
Plus d'1 million de passagers pour la Corse, 0,5 millions de passagers pour des croisières et un trafic global de 315 000 tonnes de marchandises.			
Les ports de plaisance représentent un total de 5268 mouillages. Ils sont associés à d'importants complexes touristiques et commerciaux (notamment la marina de la baie des anges).			
Source	CCI de Nice Côte d'azur. Port de commerce de Nice		

D.2. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur l'environnement au sens large?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL	<i>Impact significatif sur l'environnement</i>	OUI
Type et description de l'impact			
Impacts lors de la phase de travaux et de stabilisation durant plusieurs années (impacts visuels, sonore, problème de pollution de l'eau).			
Source			

E.ETAPE 3 : EXISTE-T-IL DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ASSURANT LES MEMES FONCTIONS ?

E.1. Existe-t-il des solutions alternatives aux usages touchés, techniquement réalisables?

ALTERNATIVE 1	Description	Faisabilité technique	Conclusion
Usage concerné infrastructure	Absence de solution alternative.		NON

E.2. Ces alternatives constituent-elles des solutions environnementales au moins équivalentes?

ALTERNATIVE 1	Evaluation	Conclusion
Usage concerné infrastructure	Type d'impact	

E.3. Est-ce que ces alternatives impliquent des coûts disproportionnés?

ALTERNATIVE 1	Conclusion
Estimation des bénéfices de mise en oeuvre	
Usage concerné	Coût de mise en oeuvre
infrastructure	Commentaire et hypothèse de calcul

F. SYNTHESE

Classement	Objectif	Type de dérogation
MEFM		
Synthèse générale Ce secteur se caractérise par un très fort développement des activités touristiques, à travers les infrastructures des ports de plaisance, des stations balnéaires et de l'aéroport de Nice. On peut considérer que les impacts négatifs des mesures de restauration à prévoir pour atteindre le bon état seraient très significatifs sur les activités à l'origine de l'artificialisation de la côte sans qu'il n'y ait de solution alternative techniquement et économiquement réalisable. La masse d'eau est désignée en MEFM.		

A.LOCALISATION

A.1. Informations générales sur la masse d'eau

Numéro	Nom		
FRDC09d	CAP D'ANTIBES - CAP FERRAT		
Longueur (Km)	5	surface (ha)	Type côtière

A.2. Communes

SAINT-JEAN-CAP-FERRAT VILLEFRANCHE-SUR-MER,
--

A.3. Localisation Pyramidale

Délégation	Marseille	
Commission géographique	Littoral PACA	
Sous-bassin versant	Côtiers du littoral Alpes - Maritimes - Frontière Italienne	
Département	Région	Territoire
06	PACA	Côtiers est et Littoral

B.CARACTERISATION DETAILLEE

B.1. Caractérisation physique et géomorphologique

La rade offre un mouillage sûr à l'abri des vents d'est et accueille de nombreux navires de croisières. La présence des zones urbaines et touristiques de Villefranche-sur-Mer et Saint-Jean-Cap-Ferrat a très fortement marqué le littoral : le trait de côte est marqué par de fortes atteintes à l'hydromorphologie, que ce soit en termes d'artificialisation du trait de côte (2 Km) et de terrains gagnés sur la mer (6 ha).

B.2. Identification et description des altérations hydromorphologiques

MORPHOLOGIE	aménagements gagnés sur la mer	Impact faible
	artificialisation du trait de côte	Impact moyen

B.3. Identification du risque de non atteinte du bon état

Qualité biologique	mauvaise	Risque NABE	fort
Qualité des invertébrés	non précisée	Score MEFM 2003	oui
Qualité des diatomées	non précisée	Préidentification 2003	oui
Qualité piscicole	non précisée		
Qualité des milieux / eutrophisation	non précisée		

B.4. Caractérisation des activités et des usages spécifiques

USAGE A	INFRASTRUCTURE
Description	Quantification
1) Le port de plaisances de Villefranche-sur-Mer et le vieux port de la santé. 2) Présence de quelques plages alvéolaires et terre-plein édifiées le long de la côte.	1) Zones portuaires de plaisance aménagées sur 3 ha gagnée sur la mer et 0,9 Km de côte artificialisée. 2) Aménagement sur 2,5 ha gagné sur la mer et 1,1 Km de côte artificialisée
Source Agence de l'eau RM&C. MEDAM	

B.5. Caractérisation des activités et des usages secondaires

C. ETAPE 1 : IDENTIFICATION DES MESURES DE RESTAURATION NECESSAIRES A L'ATTEINTE DU BON ETAT

C.1. Quelles sont les mesures de restauration qui permettraient d'atteindre le bon état?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL		
Elément de quantification	Travaux à effectuer sur 2 Km de trait de côte et 5,3 ha de terrain gagné sur la mer.		
Objectif de la mesure	Restauration des biocénoses de l'infralittoral et de l'espace de liberté du trait de côte	Descriptif de la mesure	Effacer les secteurs de côtes artificialisées au détriment des activités portuaires et urbaines développées sur la côte
Remarque		Source	Agence de l'eau RM&C. MEDAM

D. ETAPE 2 : IMPACT DES MESURES DE RESTAURATION SUR LES USAGES

D.1. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur les usages spécifiés ?

USAGE A	INFRASTRUCTURE	Usage significativement impacté	OUI
Impact technique			
Perte d'activité pour le port de Villefranche-sur-Mer.			
Impact sur les activités économiques			
Le port de plaisance représente un total de 2094 mouillages dont 234 abonnés en 2006.			
Source			

D.2. Est-ce que ces mesures ont un impact significatif sur l'environnement au sens large?

MESURE A	RESTAURATION DE LA MORPHOLOGIE DU LITTORAL	Impact significatif sur l'environnement	OUI
Type et description de l'impact			
Impacts significatifs lors de la phase de travaux et de stabilisation durant plusieurs années (impacts visuels, sonore, problème de pollution de l'eau).			
Source			

E. ETAPE 3 : EXISTE-T-IL DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ASSURANT LES MEMES FONCTIONS ?

E.1. Existe-t-il des solutions alternatives aux usages touchés, techniquement réalisables?

ALTERNATIVE 1	Description	Faisabilité technique	Conclusion
Usage concerné infrastructure	Absence de solution alternative.		NON

E.2. Ces alternatives constituent-elles des solutions environnementales au moins équivalentes?

ALTERNATIVE 1	Evaluation	Conclusion
Usage concerné infrastructure	Type d'impact	

E.3. Est-ce que ces alternatives impliquent des coûts disproportionnés?

ALTERNATIVE 1	Conclusion
Estimation des bénéfices de mise en oeuvre	
Usage concerné infrastructure	Coût de mise en oeuvre
	Commentaire et hypothèse de calcul

F. SYNTHESE

Classement	Objectif	Type de dérogation
MEFM		
Synthèse générale Ce secteur se caractérise par un très fort développement des activités touristiques, à travers les infrastructures du port de plaisance et de la station balnéaire de Villerfranche-sur-Mer, ainsi que celle de Saint-Jean-Cap-Ferrat. On peut considérer que les impacts des mesures de restauration à prévoir pour atteindre le bon état seraient très significatifs sur les activités à l'origine de l'artificialisation de la côte sans qu'il n'y ait de solution alternative techniquement et économiquement réalisable. La masse d'eau est désignée en MEFM		