RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

IGEDD
INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

MRAe
Mission régionale d'autorité environnementale
CORSE

Avis délibéré

de la Mission régionale d'autorité environnementale

Corse

sur le projet d'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio

N° MRAe
2025CORSE / PC 06

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 12 août 2025 en collégialité électronique par Philippe Guillard, Jean-François Desbouis et Louis Olivier, 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 L.122-1 et R. 122-7 du Code de l'environnement (CE), le service régional chargé de l'environnement de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Corse a été saisie par le service en charge de l'inspection des installations classées de la DREAL, pour avis de la MRAe sur le projet d'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio. Le maître d'ouvrage du projet est la commune de Porto-Vecchio, représentée par son maire. Le dossier comporte notamment :

- *une étude d'impact actualisée comportant une étude de trafic et une étude acoustique ;*
- *une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.*

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-7 du Code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception en date du 12 juin 2025. Conformément à l'article R. 122-7 précité, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la MRAe de Corse a consulté le 12 juin 2025 l'agence régionale de santé (ARS), la direction départementale des territoires (DDT) en tant que représentant du préfet de Corse-du-Sud pour les sujets environnementaux terrestres et la direction de la mer et du littoral de Corse (DMLC) en tant que représentant du préfet pour les sujets environnementaux marins. L'ARS et la DMLC n'ont pas transmis d'observations en retour. La DDT a transmis ses observations le 29 juillet 2025, qui ont été prises en compte par la MRAe.

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 site des MRAe. 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 R. 122-7 du Code de l'environnement.

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 n'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 L. 122-1-1 du Code de l'environnement, cette décision prendra en considération le présent avis.

Les articles L. 122-1 et R. 123-8-I-c) du Code de l'environnement 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 (mrae.dreal-corse@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 port de plaisance et de pêche de la commune de Porto-Vecchio a été construit en 1960. Il se situe dans l'extrême sud de l'île, dans le département de la Corse-du-Sud. Il dispose actuellement de 380 anneaux de mouillage. Afin d'augmenter le nombre de mouillages pour répondre à une forte demande estivale, la commune développe depuis une vingtaine d'années, un projet d'extension et de modernisation du port, dit « projet Porto Neo ». Ce projet, portant entre autres le nombre d'anneaux de mouillage à 803, a fait l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale en 2014, donnant lieu à un premier avis de l'autorité environnementale.

Le projet Porto Neo a évolué depuis lors, et la commune a saisi la MRAe d'une actualisation de l'étude d'impact initiale. Les modifications portent sur la partie marine, avec évolution du plan de mouillage, et sur la partie terrestre, avec une augmentation du nombre de places de stationnement et des évolutions apportées aux différents bâtiments envisagés. Les enjeux identifiés à l'occasion de l'actualisation de l'étude d'impact concernent le trafic routier, le stationnement, la biodiversité, le paysage, la gestion des eaux usées et potables, ainsi que le bruit engendré par le nouveau port.

La MRAe recommande de justifier la compatibilité du projet avec les dispositions du règlement national d'urbanisme ainsi qu'avec le nouvel atlas des zones submersibles.

Elle recommande également de justifier davantage les évolutions apportées aux aires de stationnement des terres-pleins nord et sud. Par ailleurs, elle recommande d'expliciter dans l'étude des trafics, les incidences des emplacements de stationnement sur les déplacements et mobilités générés.

La MRAe recommande d'enrichir le volet relatif à la biodiversité marine, en vue de mieux décrire les effets des évolutions apportées au plan de mouillage et à l'îlot de la Cioccia. Elle estime également nécessaire d'expliciter les suites données à la demande de dérogation « espèces protégées » associée au projet initial, compte tenu des enjeux sur les herbiers de cymodocée et de posidonie.

La MRAe a en outre relevé des incohérences dans les éléments concernant le traitement des eaux usées que générera le projet, et recommande donc de compléter l'étude en exposant le choix du traitement des eaux usées du futur Porto Neo et de justifier la capacité des réseaux à accueillir des effluents supplémentaires. Le sujet de l'eau potable est également à actualiser pour le nouveau projet, afin de justifier de la disponibilité de la ressource en eau potable pour la consommation supplémentaire dans un contexte de changement climatique.

Enfin, la MRAe recommande de compléter l'étude par une analyse de l'augmentation du bruit induit par les commerces et par l'hélistation en phase exploitation du port de Porto Neo.

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

Table des matières

Table des matières

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....5
1.3. Procédures....6
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe....6
1.5. Qualité de l'étude d'impact....6
1.6. Articulation avec les plans-programmes identifiés....7

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet....7

2.1. Impact sur le trafic routier local et stationnement....8
2.2. Incidences sur la biodiversité....8
2.3. Insertion paysagère du projet....9
2.4. Gestion des eaux usées et alimentation en eau potable....10
2.5. Incidences sur le bruit des modifications apportées au projet....11

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

1.1. Contexte et nature du projet

Le port de plaisance et de pêche de la commune de Porto-Vecchio a été construit en 1960. Il se situe dans l'extrême sud de l'île, dans le département de la Corse-du-Sud. Il dispose actuellement de 380 anneaux de mouillages. Un projet d'extension du port de plaisance a été engagé par la municipalité en 2004, sous la dénomination Porto Neo.

L'extension du port a été autorisée par arrêté préfectoral du 24 avril 2015 au titre de la loi sur l'eau. Ce projet avait alors fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale du 23 juin 2014[1]. Le projet tel qu'autorisé, a fait l'objet de plusieurs évolutions ces dernières années, notamment sur sa partie terrestre. Les travaux du projet Porto Neo sont répartis en plusieurs phases :

- La première phase, entamée en octobre 2022, comporte la construction des bâtiments d'accueil du public (capitainerie et maison des plaisanciers), les équipements de fonctionnement du port et la station d'avitaillement. Certains de ses travaux ont déjà débuté.
- La deuxième phase concerne la construction de la « maison des pêcheurs », les commerces, l'îlot de la Ciocca, le « yacht club », les stationnements et les espaces publics

La mise en service du nouveau port est envisagée en juin 2027.

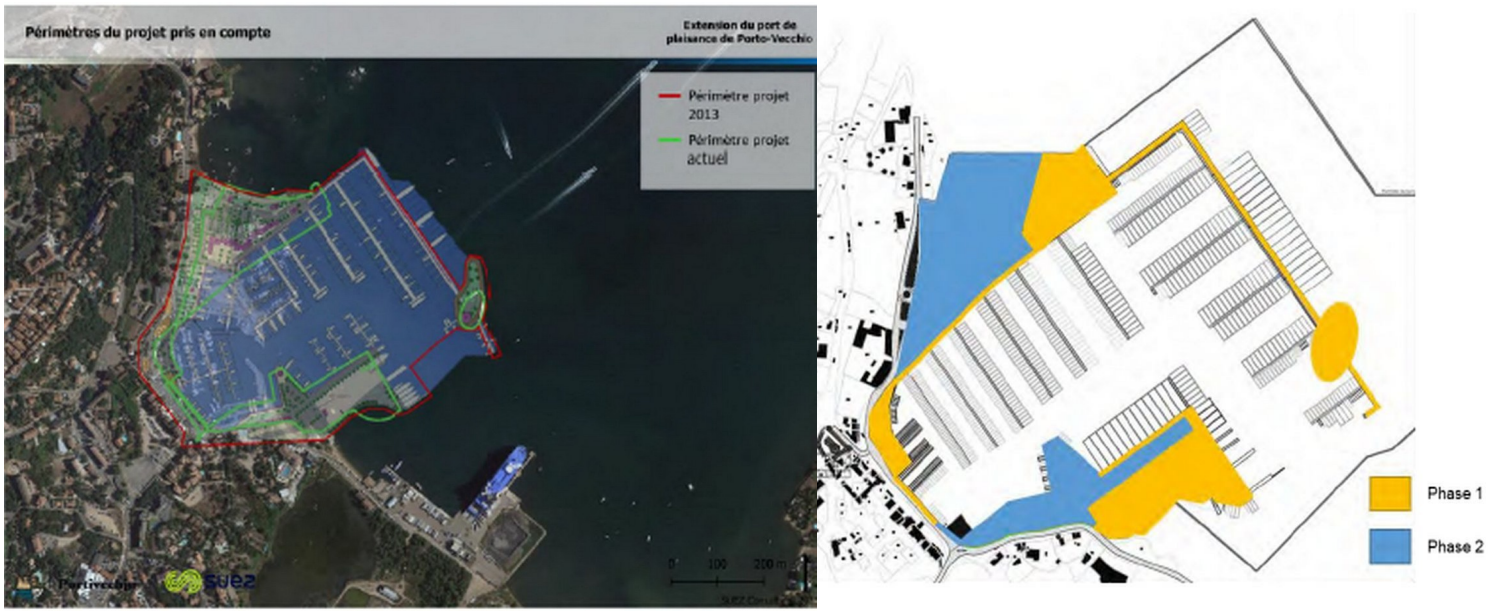

Figure 1: périmètres et phasage envisagés pour les aménagements terrestres (source : étude d'impact)

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet objet du présent avis porte sur les modifications apportées au projet d'extension du port qui correspondent à la phase 2 des travaux. Il s'agit donc d'une actualisation de l'étude d'impact initiale. L'étude d'impact jointe au dossier montre les évolutions du nouveau projet par rapport au projet initial de 2014.

1 https://www.corse.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AAe_Port_Porto_Vecchio_Juin2014.pdf

Elles portent sur :

- la modification de la disposition des anneaux de mouillage par rapport au projet initial, sans incidence sur la capacité d'accueil (augmentation inchangée par rapport au dossier initial, de 380 bateaux actuellement à 803 unités) ;
- la modification de la forme de l'îlot artificiel de la Cioccia à créer ;
- la modification des aménagements prévus sur les terres-pleins nord et sud, avec notamment réorganisation des bâtiments et des stationnements ;
- le déplacement de la nouvelle capitainerie de l'îlot artificiel sur le terre-plein nord.

1.3. Procédures

L'étude d'impact actualisée indique qu'au titre de l'article R422-2 du Code de l'environnement, la phase 2 du projet relève d'un examen au cas par cas. Compte tenu notamment de l'ancienneté de l'étude d'impact initiale, le porteur de projet a choisi d'actualiser l'étude et de demander directement l'avis de la MRAe.

Les modifications apportées au projet relèvent effectivement de la rubrique cas par cas n° 41 (augmentation du nombre de places de stationnement de véhicules terrestres par rapport au projet initial) de la nomenclature annexée à l'article R122-2 du Code de l'environnement.

Pour ce projet actualisé, le pétitionnaire a déposé une procédure de « porter-à-connaissance loi sur l'eau » afin d'obtenir une actualisation de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale du 24 avril 2015. Ce porter-à connaissance est en cours d'instruction par la direction départementale des territoires.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- l'impact sur le trafic routier local et le stationnement ;
- les incidences sur la biodiversité ;
- l'insertion paysagère du projet actualisé ;
- la gestion des eaux usées et l'alimentation en eau potable ;
- les incidences sur le bruit induites par les modifications apportées au projet.

1.5. Qualité de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R 122-5 du Code de l'environnement. Elle comporte un résumé non technique reprenant les principaux éléments de l'étude de manière claire et lisible, ainsi que les incidences Natura 2000. L'analyse du milieu, les mesures d'évitement, de réduction et de suivi y sont détaillées lors des phases de conception, de pré-travaux et de travaux. La comparaison avec le premier projet et les modifications apportées suite au premier avis de la MRAe sont exposés de manière claire.

1.6. Articulation avec les plans-programmes identifiés

La partie 9.1 de l'étude d'impact s'attache à démontrer la compatibilité du projet avec les différents plans et programmes opposables.

Le PLU de Porto-Vecchio a été annulé par jugement du tribunal administratif du 20 mai 2011. Lors de la rédaction de l'actualisation de l'étude d'impact, le projet était donc soumis au règlement national d'urbanisme (RNU). L'étude indique que « *les évolutions du projet vis-à-vis des aménagements terrestres ne viennent pas remettre en cause la compatibilité du projet au RNU, tel que vérifiée dans l'étude d'impact initiale de 2013* », sans en apporter la démonstration alors que le RNU stipule que les bâtiments construits à proximité de l'eau doivent justifier d'une vocation maritime ; au regard de l'ajout de nouvelles constructions au projet, cette justification de la vocation maritime mérite d'être argumentée.

La MRAe recommande de justifier la compatibilité du projet avec les dispositions du RNU, notamment pour ce qui concerne la vocation maritime des nouveaux bâtiments ajoutés au projet.

La commune de Porto-Vecchio a arrêté un nouveau projet de PLU le 29 juillet 2024. Ce projet a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 3 décembre 2024[2] et a été soumis à enquête publique du 3 mars au 1er avril 2025. Selon le projet de PLU, le secteur du projet d'extension du port est classé en zone Up, correspondant au secteur du port de plaisance et de ses commerces. Le dossier conclut à sa compatibilité avec le futur PLU. La MRAe estime que, par rapport au règlement écrit de la zone Up du futur PLU, il serait utile de justifier davantage que certaines de nouvelles constructions envisagées nécessitent la proximité immédiate de l'eau.

S'agissant de la conformité au plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC), le dossier conclut que le projet est compatible avec les orientations stratégiques sur différents points : « *faire société* », « *diversifier l'économie pour un développement territorial durable* » et « *mettre l'aménagement au service du développement et de la transition écologique et sociétaire* »[3]. Le projet d'extension du port s'inscrit également dans le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) du PADDUC. Ce schéma vise spécifiquement le projet d'extension du port de Porto-Vecchio à des fins d'amélioration de la desserte des territoires, mais aussi de développement des vocations économiques et d'accueil de la plaisance.

L'étude conclut également à la compatibilité du projet modifié avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), eu égard aux orientations n° 0, 1, 2, 3, 4 et 5 relatives notamment aux objectifs d'états quantitatifs et écologiques des masses d'eau superficielles et souterraines.

Le dossier évoque la prise en compte de l'atlas des zones submersibles de Corse daté de 2015. La MRAe constate que le nouvel atlas des zones submersibles de Corse, en date de janvier 2022, n'a pas été pris en compte. .

La MRAe recommande d'actualiser le dossier avec le nouvel atlas des zones submersibles de Corse et, le cas échéant, d'adapter le projet s'il n'est pas compatible aux aléas de submersion.

2 https://www.corse.developpement-durable.gouv.fr/projets-2014-a1520.html

3 Étude d'impact page 282

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

2.1. Impact sur le trafic routier local et stationnement

Le projet Porto Neo vient répondre à un enjeu touristique, enjeu particulièrement important pour la commune de Porto-Vecchio. Le projet est implanté à proximité d'une zone urbaine.

Le chantier d'aménagement, qui se décompose en deux phases dont la première est en cours de réalisation, va impacter le trafic routier jusqu'en 2028.

Par ailleurs, le projet, lorsqu'il sera en exploitation, va modifier les flux de véhicules à l'échelle communale. Le projet actualisé comporte notamment une augmentation du nombre de places de stationnement qui évolueront de 521 (projet initial de 2013) à 910 (projet actualisé).

Une étude de trafic est produite dans le dossier. Celle-ci conclut à un effet limité du projet Porto Neo aux heures de pointe matinales durant la période estivale, avec en entrée nord du site, un ralentissement pouvant constituer une file de 40 véhicules.

Le nombre d'emplacements de stationnement a été revu à la hausse par rapport au projet initial, avec un parking de 650 places sur le terre-plein nord et un autre de 150 places sur le terre-plein sud (le projet initial prévoyait 270 places au nord et 251 au sud). Le dossier n'explique pas les raisons pour lesquelles le dimensionnement des parkings a été revu à la hausse de 380 places au nord et à la baisse de 101 places au sud.

La MRAe recommande de justifier le dimensionnement révisé des parkings des terres-pleins nord et sud. Par ailleurs, elle recommande d'expliciter dans l'étude des trafics, les incidences des emplacements de stationnement sur les déplacements et mobilités générés.

2.2. Incidences sur la biodiversité

2.2.1 Biodiversité marine

L'avis de l'autorité environnementale relatif au premier projet concluait à une méthodologie adaptée pour appréhender les enjeux environnementaux marins. Il indiquait que le projet initial bénéficiait d'un avis favorable du CNPN concernant une demande de dérogation pour atteinte aux espèces protégées (herbiers de cymodocée et de posidonie). L'étude d'impact actualisée n'évoque pas ladite de demande de dérogation, ni par conséquent les mesures qui ont pu être prises suite à l'avis du CNPN

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en apportant des informations relatives à l'obtention ou pas de la demande de dérogation « espèces protégées » initiée lors du dossier initial, ainsi que les mesures éventuellement prises, eu égard aux enjeux pour les herbiers de cymodocée et de posidonie.

La partie de l'étude concernant les aménagements en mer n'a pas été actualisée. Toutefois, la réorganisation complète de la disposition des anneaux de mouillage, certes sans modification de la capacité d'accueil de bateaux, est susceptible d'avoir une incidence sur la biodiversité marine. Par ailleurs, une autre des modifications apportées au projet initial porte sur la forme de l'îlot de la Cioccia. L'îlot qui sera construit aura une superficie revue à la baisse (passant de 3 000 à 2 600 m²), sans analyse de l'impact potentiel de cette évolution sur l'environnement.

La MRAe recommande de justifier que les modifications apportées au plan de mouillage et à l'îlot de la Cioccia n'auront pas d'incidence sur les conclusions du volet biodiversité marine de l'étude d'impact initiale et de revoir, le cas échéant, le projet en conséquence.

2.2.2 Biodiversité terrestre

Trois Z.N.I.E.F.F. concernent la commune de Porto-Vecchio : la ZNIEFF de type I n°0035 (940004098) : « *Zone humide du delta du Stabiacciu* » ; la Z.N.I.E.F.F. de type I n°0027 (940030841) « *Georges Ville – La Sauvagie* » et la ZNIEFF de type II n°0036 (940004101) : « *Suberaie de Porto-Vecchio* ».

Les enjeux de biodiversité terrestre sont assez faibles du fait de la forte anthropisation du milieu. Le site est principalement composé de remblais qui n'accueillent aucune espèce animale ou végétale sensible ou protégée. Le projet s'accompagne d'un plan de gestion environnemental qui prévoit une série de mesures visant à limiter les incidences sur l'environnement. Cette partie n'a pas été actualisée par rapport à la première version du projet, ce qui ne suscite pas de remarque de la MRAe au regard des enjeux limités.

2.2.2 Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

Situé dans le fond du golfe de Porto-Vecchio, le projet Porto Neo est concerné par deux sites du réseau Natura 2000 : « *l'embouchure du Stabiacciu/Ilot Ziglione (FR9400586)* » et « *la baie de Stagnolu/Golfu di Sognu/Golfe de Porto-Vecchio (FR9402010 – Natura 2000 en mer)* ». Dans une moindre mesure du fait de son éloignement, le projet est concerné par le site « *FR9400588 Suberaie de Ceccia /Porto-Vecchio* ».

L'étude d'impact actualisée comporte une présentation de ces 3 sites Natura 2000 et de leurs enjeux, mais ne comporte pas d'évaluation des incidences du projet Porto Neo sur ces 3 sites. Au regard des articles R414-21 à R414-23 du Code de l'environnement, il apparaît que le projet Porto Neo modifié devrait faire l'objet d'une nouvelle évaluation des incidences.

La MRAe recommande de compléter le dossier en annexant à l'étude d'impact l'évaluation des incidences Natura 2000 prévue par l'article R414-23 du Code de l'environnement.

2.3. Insertion paysagère du projet

Les enjeux paysagers du projet sont forts, puisque le port de plaisance se situe à 500 mètres du site touristique de l'enceinte urbaine fortifiée de Porto-Vecchio (qui est classé monument historique). Il s'inscrit également dans la continuité de la ville basse de la commune. Les choix architecturaux des constructions du projet sont fondés sur une volonté de continuité avec le trait de côte existant et sur une adaptation aux structures préexistantes. L'architecte des bâtiments de France (ABF) de Corse-du-Sud a été consulté dans le cadre des autorisations d'urbanisme. Selon l'étude, les recommandations formulées par l'ABF ont été prises en compte, sans que celles-ci soient détaillées et sans que les modalités de prise en compte soient explicitées.

La MRAe recommande d'enrichir le dossier en fournissant l'avis de l'architecte des bâtiments de France et en explicitant la façon dont ses recommandations ont été prises en compte.

La volonté de la commune est d'intégrer au mieux les nouveaux aménagements en proposant une végétalisation des parkings et des abords des bâtiments.

Une vision globale du projet est présentée (cf. ci-dessous) ; elle présente cependant le projet de manière très lointaine et en vue de drone. D'autres modélisations plus proches, sous différents points de vue et réalisées à hauteur d'homme permettraient de mieux appréhender le projet Porto Neo. En particulier, il serait intéressant d'avoir une vue modélisée sur le projet depuis le toit-terrasse du Bastion de la ville.

Figure 2 :Modélisation globale du projet (source : étude d'impact)

La MRAe recommande de compléter l'étude paysagère par des vues rapprochées avec photomontages depuis différents points de vue représentatifs et fréquentés.

2.4. Gestion des eaux usées et alimentation en eau potable

Il est indiqué en page 94 de l'étude d'impact actualisée, que les eaux usées du port seront traitées au travers d'une station d'épuration « autonome à filtration membranaire à haute capacité de traitement ». Cette disposition est l'une des prescriptions de l'arrêté préfectoral « Loi sur l'eau » du 24 avril 2015, autorisant le projet dans sa version initiale. Or l'étude d'impact actualisée indique également en page 263 que la création d'une station d'épuration spécifique au port de plaisance n'est plus envisagée, sans en préciser les raisons. Les eaux usées domestiques seraient finalement renvoyées vers la station d'épuration urbaine Capo di Padula, d'une capacité de 30 000 équivalents habitants, dont la capacité est dépassée tous les étés. Cette station d'épuration ne semble donc plus en mesure de recevoir des effluents supplémentaires.

La STEP de l'Ospedale, présentée comme recevant actuellement les eaux usées du port actuel, voit également sa capacité nominale dépassée tous les étés, du fait de la pression touristique.

La MRAe recommande de compléter l'étude en explicitant le choix du traitement des eaux usées du futur Porto Neo et en justifiant la capacité des réseaux et des stations d'épuration existantes à accueillir des effluents supplémentaires.

Concernant l'alimentation en eau potable, l'étude d'impact actualisée (p112) souligne que la commune de Porto-Vecchio, toujours du fait de la fréquentation touristique très forte en période estivale, compte une consommation moyenne en eau potable de 549 l/hab/jour, alors que la moyenne en France est de 150 l/hab/jour. Le réseau d'eau potable du port de plaisance et de pêche est alimenté par le lac artificiel de l'Ospedale à environ 10 km au nord-ouest de Porto-Vecchio. Le projet Porto Neo sera raccordé aux réseaux existants.

L'étude n'a pas été actualisée afin de démontrer la capacité des ressources en eau potable à supporter la consommation supplémentaire engendrée par les modifications apportées au projet, dans le contexte du changement climatique.

Pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des bateaux, le projet prévoit la mise en place d'un réseau d'eau brute sans toutefois détailler son fonctionnement.

La MRAe recommande de justifier la disponibilité de la ressource en eau potable pour la consommation supplémentaire engendrée par les modifications apportées au projet Porto Neo, dans le contexte du changement climatique.

2.5. Incidences sur le bruit des modifications apportées au projet

Le port de Porto-Vecchio n'est pas concerné par un plan d'exposition au bruit. Selon l'étude acoustique fournie en annexe du dossier, la zone d'étude est considérée comme étant dans une « *ambiance sonore modérée* ». Certains bâtiments sont plus exposés au bruit la nuit. L'étude conclut à un « *impact non significatif en ce qui concerne le bruit engendré par le trafic routier* ». Des mesures de protection concernant les bâtiments et équipements portuaires sont prévues par le pétitionnaire : pièges à son au niveau des locaux techniques fermés et ventilés, écran acoustique concernant les équipements bruyants situés en toiture, supports vibratiles pour les extracteurs de ventilation et centre de traitement de l'air.

En revanche, l'étude ne donne pas d'information sur l'évolution de l'exposition des riverains au bruit induit par les commerces et par l'hélistation en phase exploitation, notamment la nuit. La présence de ces installations pourrait faire évoluer la qualification d'impact non significatif.

La MRAe recommande de compléter l'étude par une analyse de l'augmentation du bruit induit par les commerces et par l'hélistation en phase exploitation du port de Porto Neo.