

PREFECTURE DE LA MARTINIQUE

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
SUR L'ETUDE D'IMPACT relative
AU PROJET DE MODERNISATION DU PORT DE PLAISANCE DU FRANCOIS
Marina du François – Pointe « Bateau »
COMMUNE DU FRANCOIS

Le présent avis est pris en application des législations communautaires et nationales relatives à l'évaluation environnementale des plans, projets et programmes et doit être joint au dossier d'enquête publique.

RÉSUMÉ DE L'AVIS

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement et de modernisation de la marina du François – Pointe « Bateau » porté par la Société par Actions Simplifiées (SAS) Franciscaine de Développement Portuaire représentée par M. Glenn JEAN-JOSEPH.

Le projet présenté vise à réhabiliter / rénover des infrastructures portuaires préexistantes, procéder à des travaux de sécurisation et de confortement du site sur la base de la reconstitution d'une digue dégradée et le rehaussement de la plate-forme portuaire dans son ensemble, créer un débarcadère ainsi que de nouveaux appontements en remplacement des appontements originaux et créer de nouveaux services à l'usager autour d'une capitainerie, d'une zone de stockage formant « port à sec », de services techniques et commerciaux.

En phase d'exploitation, la marina « rénovée » sera en capacité de recevoir 150 bateaux au mouillage (postes à flots) et 308 bateaux de 6 à 12 m sur racks pour le « port à sec ».

La marina du François proposera à l'usager divers services tels que : station d'avitaillement en carburant, station de collecte des « eaux grises » et des « eaux noires », services d'entretien et réparations hors travaux de carénage et services de restauration.

Le projet présenté est compatible avec l'ensemble des plans et programmes auxquels il doit se conformer ou avec lesquels il doit entretenir un lien de compatibilité ou, à défaut, qu'il doit prendre en compte. Toutefois, **il devra démontrer sa compatibilité avec le plan de prévention des risques naturel approuvé le 15 novembre 2013.**

Au plan formel, le plan de l'étude d'impact associée au projet ainsi que son résumé non technique intègrent la plupart des rubriques requises. **L'état initial de l'environnement devra être complété au regard de la fréquentation des tortues marines observée sur site afin d'en caractériser l'incidence au regard du projet.**

L'autorité environnementale rappelle au porteur de projet, l'obligation qui lui est faite de solliciter les services du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines (DRASSM) dans le cadre de l'engagement d'une démarche préalable au titre de l'archéologie sous-marine préventive.

Les impacts du projet en phase chantier sont plutôt bien évalués mais, doivent être complétés, notamment par des informations relatives aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation apportées en matière de gestion de chantier, de collecte et d'élimination des déchets, de traitement des eaux de ruissellement et de nuisances apportées aux résidents et usagers du site. Ces mesures devront être conformes aux dispositions réglementaires applicables découlant des décrets 2005-635 et 2011-828 relatifs à la gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics. Il est rappelé au pétitionnaire que les chantiers doivent respecter les dispositions de l'article R1334-36 du code de la santé publique ainsi que les éventuels arrêtés municipaux réglementant les horaires, période de fonctionnement des engins et dispositifs d'insonorisation.

Les impacts du projet en phase exploitation sont plutôt bien traités mais, pourront être complétés par la caractérisation des déchets produits par les futurs exploitants des infrastructures portuaires créés (services commerciaux, ateliers, services de restauration...) ainsi que par la plus-value apportée par le projet en matière de maîtrise de la consommation énergétique.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation afférentes, globalement cohérentes et adaptées, pourront être complétées par les dispositions visant les modalités et l'organisation de la gestion des déchets produits par les exploitants de la future infrastructure portuaire, l'engagement environnemental particulier du futur gestionnaire (certification, labellisation...) comme le moindre impact énergétique du projet.

Le résumé non technique présenté reflète bien l'étude d'impact à laquelle il se rapporte mais devra être complété sur la base des observations formulées au titre du présent avis. Afin d'en faciliter l'accès et la lecture pour le grand public, ce document sera physiquement dissocié de l'étude d'impact à laquelle il se réfère et être clairement identifié.

I. CONTEXTE

I.1 Contexte réglementaire

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur les dispositions de la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive n° 2014/52/UE du 16 avril 2014 dont la portée renforce la qualité de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, notamment, en ce qui concerne la vulnérabilité de certains projets aux accidents majeurs et catastrophes naturelles (*inondations, élévation du niveau de la mer ou tremblements de terre*).

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, le décret 2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1er juillet 2009, désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L122-1 et L122-7 du code de l'environnement.

I.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet ce, conformément aux dispositions de la directive n° 2011/92/UE.

Pour cette raison, le présent avis sera joint au dossier d'enquête publique et associé à l'instruction du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

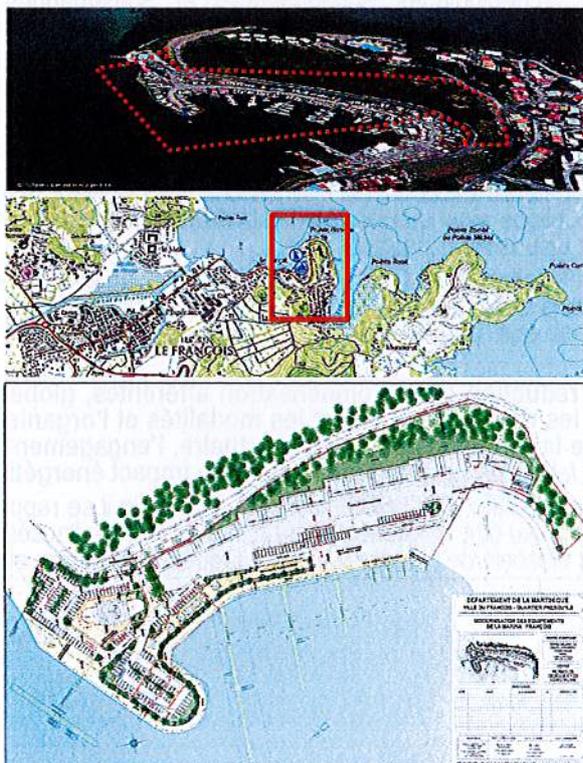
A l'issue de l'enquête publique, le présent avis constituera l'un des éléments déterminants dont l'autorité compétente tiendra compte afin de prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

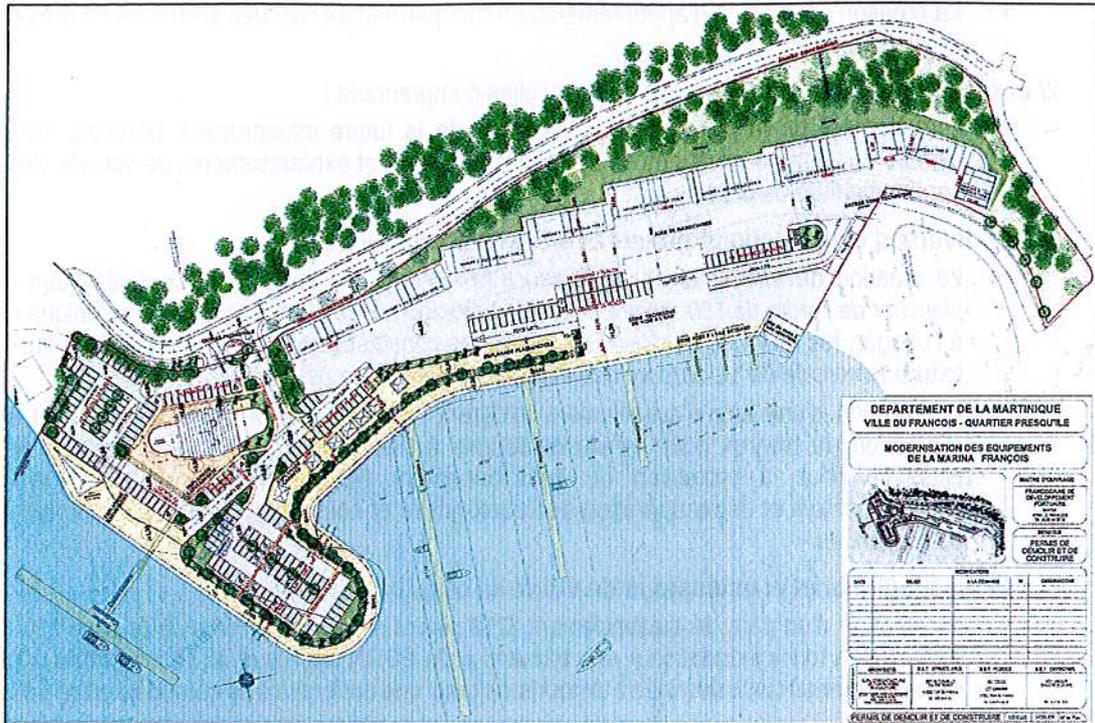
Le présent dossier a fait l'objet d'une note de cadrage préalable de l'autorité environnementale en date du 6 décembre 2013.

I.3 Contexte et description générale du projet

Le projet de modernisation de la marina du François – Pointe « Bateau » – Commune du François – est présenté par la Société par Actions Simplifiée (SAS) Franciscaine de Développement Portuaire représentée par M. Glenn JEAN-JOSEPH et porte sur un aménagement d'ensemble projeté sur le site de la Pointe « Bateau » sur un secteur couvrant une superficie totale de près de 6 ha et géolocalisé par les coordonnées suivantes :

- coin nord-est : 60° 53' 16,8" O – 14° 37' 19,3" N
- coin sud-ouest : 60° 53' 23,2" O – 14° 37' 06,4" N





Plan de masse général du projet d'aménagement

Les parcelles concernées et plus particulièrement celles d'entre elles appelées à supporter les aménagements les plus lourds (création d'une infrastructure portuaire, de bâtiments et de leurs annexes) sont classées en zone **UP** (installations portuaires de pêche et de plaisance), pour le secteur établi sur le DPM et la parcelle P35 (1400 m²), et **1AU** – Quartier « La Presqu'île » (urbanisation future sous réserve de leur équipement préalable), pour la parcelle P1250 (6 ha), au plan local d'urbanisme révisé approuvé le 23 octobre 2008 et révisé le 22 juillet 2013.

Le projet présenté vise à permettre la réalisation des ouvrages suivants :

- Démolition préalable de divers bâtiments préexistants, (anciens locaux de la capitainerie, restaurant de bord de mer, dépôts et station carburant...)
- Les aménagements de sécurisation de la future infrastructure portuaire comprenant le renforcement de la digue de protection, le rehaussement général de la plate-forme et des quais et leur renforcement par enrochements,
- Défrichage des parcelles P35 et P1250 sur une superficie de 0,67 Ha,
- Terrassements en déblais / remblais préalable à la réalisation de la plate-forme portuaire et des diverses constructions projetées (capitainerie, racks à bateaux, services et parkings),
- La construction de 9 hangars destinés à abriter les racks à bateaux sur 3 à 4 niveaux,
- La construction de la capitainerie et des services techniques sur 2 niveaux,
- La construction de divers locaux de services à l'utilisateur comprenant une station de collecte des eaux grises et noires ainsi qu'une station carburant,
- La création d'un poste de relevage destiné à la collecte des eaux grises et noires en vue de leur prise en charge sur le réseau d'assainissement collectif préexistant,
- L'aménagement d'aires de stationnement, de cheminements piétonniers et divers espaces verts.

Les aménagements les plus impactants sont respectivement :

1/ Les aménagements de sécurisation de la future infrastructure portuaire, en ce qu'ils intègrent :

- La reconstitution / extension d'une digue en mer de 140 mètres de longueur, délimitée par un jeu de palplanches battues sur une hauteur non définie et sans précision quant au niveau d'ancrage sous-marin occupant une superficie totale d'environ 1100 m² à 1200 m² gagnée sur la mer.
- La reconstitution / extension d'environ 400 m linéaires de quai, d'une largeur moyenne de 4 à 5 m pour une emprise d'enrochements de l'ordre de 8,50 m (cf. coupe fournie) présentant une profondeur d'ancrage moyenne de 1,80 m et occupant une superficie totale de l'ordre de 1500 m² à 2000 m² gagnée sur la mer.

- La création / extension d'appontements en mer permettant l'accueil simultané de près de 150 bateaux de plaisance.

2/ Les opérations de terrassement en ce qu'elles comprennent :

- L'aménagement de la plate-forme générale de la future infrastructure portuaire sur une superficie globale de 3 Ha intégrant des mouvements de terrain et exhaussements de sols de plus de 2,50 voire, ponctuellement de près de 4 m.

3/ Les diverses constructions projetées en ce qu'elles prévoient :

- La création de bâtiments en superstructure comprenant la capitainerie (*présentant une surface de plancher de l'ordre de 650 m² sur 2 niveaux*), les locaux abritant les services techniques et les services à l'usager, les racks de stockage du port à sec constitués de 9 corps de bâtiment d'une hauteur sous toiture maximale de 12 m (*pour une emprise au sol d'environ 2720 m²*).
- La création d'une aire d'avitaillement intégrant un poste de livraison de carburant et d'ateliers de réparation de navires potentiellement soumis à déclaration / autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et la création d'une installation de transbordement et de récupération des eaux grises et noires (*eaux usées et eaux vannes des bateaux de plaisance*).

4/ Les aménagements et extensions de voirie en ce qu'ils prévoient :

- La création d'un parc de stationnement (*212 places selon les données de la page 13*), notamment en zone d'aléa fort « inondation » et « tsunami » du PPRN approuvé le 15 novembre 2013 et de divers carrets commerciaux destinés aux touristes pour une surface totale comprise entre 140 et 240 m².

Le projet présenté pour un coût total d'opération estimé à 10 millions Euros, intègre le traitement et le rejet des eaux pluviales et des eaux et effluents provenant de la station d'avitaillement, de l'aire de dépotage des hydrocarbures et de l'aire de lavage des bateaux ainsi que, pour partie, l'amélioration du réseau de collecte des eaux usées avec la construction d'un poste de refoulement dédié permettant le raccordement des installations portuaires et la prise en charge des eaux grises et noires collectées par le réseau d'assainissement collectif de la commune du François.

II. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

II.1 Enjeux en termes de biodiversité

Le site assiette du projet ne recouvre pas d'enjeux « forts » en termes de protection d'espaces naturels remarquables, d'espaces boisés classés et de patrimoine mais, l'aménagement proposé reste susceptible d'impacter le milieu marin, déjà fortement dégradé, au travers de la remise en suspension des divers polluants identifiés dans la baie (*taux de cuivre supérieur au niveau N2 et présence de métaux lourds*), des rejets polluant provenant des installations projetées, durant leur construction comme pendant la durée de leur exploitation mais, également, au travers de la fréquentation du site par les plaisanciers (*rejets d'hydrocarbures, déchets industriels de carénage, eaux grises et noires, déchets ménagers...*) et, du fait de l'écoulement des eaux de ruissellement du site en l'absence de pré-traitement et de prise en charge par un réseau de collecte collectif.

II.2 Prévention des risques naturels

Le site assiette du projet est classé, en zones rouge (*ensemble des quais, capitainerie et aires de stationnement attenantes*) et orange (*arrières quais et racks de stockage de bateaux du port à sec*) du PPRN approuvé en date du 15 novembre 2013 – aléa « submersion marine » et, intégralement en zone bleue (*aléa fort*) – aléa « tsunami ».

Bien que les aménagements projetés en matière de rehaussement général de la plate-forme portuaire et de renforcement des digues et quais pour partie préexistants soient de nature à assurer la réduction de la vulnérabilité du site aux aléas précités (*cf. page 60*), il appartient au seul porteur de projet de faire valider ces derniers au titre d'un aménagement global permettant la révision locale des prescriptions du PPRN opposable.

Par voie de conséquence, l'opportunité d'intégrer au projet la réalisation d'équipement susceptibles de recevoir du public (*commerces et restaurant*), à priori contraire aux dispositions réglementaires du PPRN opposable reste ici à justifier. Le principe de base de ce même PPRN étant de ne pas aggraver la situation préexistante à l'intérieur des périmètres déjà fortement exposés, notamment, en adoptant des dispositions de nature à ne pas augmenter les enjeux humains sur l'emprise des territoires concernés.

II.3 Patrimoine et paysage

Le site assiette du projet constitue une zone urbaine perceptible depuis la mer mais ne relève pas, en soit, d'un espace remarquable du littoral au sens de l'article L146-6 du code de l'urbanisme et ne constitue pas une coupure d'urbanisation au sens de l'article L146-2 de ce même code. Pour autant, **ce même site se situe en avant plan d'un site remarquable du littoral constitué autour du trou Monnerot ainsi que des mornes situés en arrière du quartier de la « Presqu'île » entre les mornes Monnerot (à l'ouest) et Lacroix (à l'est).**

Le projet présenté peut potentiellement émerger sur des enjeux en termes de patrimoine historique et archéologique et, à ce titre doit faire l'objet d'une présentation auprès des services de la Direction des Affaires Culturelles de Martinique (DAC), en ce qui concerne les enjeux terrestres afférents, ainsi qu'auprès du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines (DRASSM), basé à Marseille, en ce qui concerne les enjeux maritimes afférents.

Pour mémoire, le dossier présenté intègre l'avis rendu par M. le Directeur des Affaires Culturelles de Martinique en date du 15 juillet 2015 signalant l'absence d'enjeux connus sur ce même site mais, rappelant l'obligation de saisir également le DRASSM en ce qui concerne les enjeux sous-marins.

L'enjeu de préservation du paysage portera ici sur l'intégration de l'aménagement d'ensemble de la marina du François, des constructions et équipements qu'il comporte ainsi que de ses ouvrages annexes (appontements, aires piétonnes, aires de stationnement, espaces verts...).

II.4 Santé publique

Le site assiette du projet ne constitue pas en soit une zone de baignade mais, il est signalé par ailleurs l'intention de la commune de créer une plage artificielle au nord-est de la pointe Bateau, à proximité de la marina.

Des analyses spécifiques conduites par le bureau d'études Grontmij sur le site montrent l'incidence des rejets en mer des eaux de ruissellement à l'occasion de fortes pluies ainsi que celle des rejets en mer des eaux usées déversées dans le canal du François (pages 34 et 35).

Afin de répondre aux exigences sanitaires en la matière et conforter la prise en compte des enjeux de biodiversité associés au milieu marin, une attention particulière devra être apportée au suivi bactériologique et physico-chimique du plan d'eau incluant les modalités de publication des résultats obtenus.

III. ANALYSE DE LA QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

III.1 Sur le caractère complet de l'étude

L'étude d'impact doit décrire et évaluer les incidences notables que peut avoir le projet sur l'environnement, selon une trame documentaire précisée à l'article R122-3 du code de l'environnement.

Au plan formel, le plan de l'étude intègre la plupart des rubriques requises et, traite de façon plutôt satisfaisante l'ensemble des problématiques relatives à l'environnement et, plus particulièrement de celles relatives à la biodiversité et au paysage.

III.2 Sur la qualité et la pertinence de l'évaluation

III.2.1. Analyse de l'état initial de l'environnement

Ce chapitre doit mettre en lumière les principales thématiques environnementales identifiées sur le terrain. Il paraît adapté aux éléments de contexte précités, notamment en ce qui concerne la prise en compte des enjeux de biodiversité, de santé publique, de patrimoine et de paysage mais mériterait quelques approfondissements, notamment, en matière de risques naturels en se référant explicitement au document révisé et approuvé le 15 novembre 2013.

Il s'appuie, notamment, sur des données d'inventaires produites par la DEAL Martinique en ce qui concerne les espèces végétales remarquables et protégées.

La présence d'herbiers aux abords de la zone étudiée associée à l'absence de hauts fonds peut être de nature à favoriser l'approche et la fréquentation des tortues marines que l'étude d'impact ne semble pas avoir complètement intégré. **Une évaluation, plus précise que celle fournie par le rédacteur, de cette fréquentation potentielle du site par les tortues marines serait appréciable.**

III.2.2. Articulation avec les plans et programmes

Le projet présenté est, pour partie, compatible avec les enjeux du SAR / SMVM et du PLU local sachant que l'argumentaire développé dans l'étude concerne les infrastructures de pêche et non de plaisance (*référence au SMVM*) et que le règlement de zone 1AU du PLU communal n'autorise pas explicitement les infrastructures portuaires quelles qu'elles soient à l'inverse du règlement de zone UP applicable sur l'emprise du DPM et la parcelle P35.

Ce même projet est compatible avec les dispositions du futur Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT) de la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud Martinique (CAESM)

Le projet présenté fait référence aux dispositions du Plan de Prévention des Risques Naturels approuvé le 19 novembre 2004 alors que celui-ci a été révisé et approuvé le 15 novembre 2013. En tout état de cause, le porteur de projet devra s'assurer de la conformité des aménagements et constructions projetés au regard de cette nouvelle servitude opposable.

De fait, l'opportunité de l'aménagement d'espaces et locaux destinés à recevoir du public sur le site et, par voie de conséquence, de nature à augmenter la population directement exposée aux risques de « submersion marine » et de « tsunami » reste à justifier, notamment, au travers des aménagements et dispositions de nature à réduire la vulnérabilité de ce même site.

Le porteur de projet adaptera, en tant que de besoin, le programme de l'opération et l'implantation des constructions et s'attachera à ce que les travaux réalisés ne soient pas de nature à aggraver le caractère inondable de la zone et qu'ils ne soient pas, également, de nature à entraver le libre écoulement des eaux de ruissellement.

La conformité aux dispositions du SDAGE révisé en 2010 est considérée, par ailleurs, dans le cadre de l'analyse du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau pour lequel le projet est présenté à l'enquête publique.

III.2.3. Justification du projet retenu

Le projet proposé comporte quatre variantes techniques déclinées en deux familles de projets, celle portant sur l'aménagement intégral de la pointe « Bateau » (*façades maritimes est et ouest*) et celle portant sur l'aménagement partiel de la dite pointe limité à sa façade est.

La solution retenue fait partie des solutions de moindre impact environnemental sachant que les secteurs nord et ouest sont occupés par un herbier de phanérogames et émarginés, pour partie, sur l'emprise d'un espace remarquable du littoral (*Trou Monnerot*).

L'autorité environnementale apprécie, par ailleurs, l'approche paysagère adoptée s'appuyant, notamment, sur l'utilisation d'écrans végétaux et l'adaptation des gabarits de construction à l'intérieur de la zone urbaine dans laquelle s'inscrit le projet, bien que l'incidence des racks à bateaux constitutifs du « port à sec » puisse encore faire l'objet d'une meilleure intégration.

III.3 Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

L'analyse des incidences du projet d'aménagement est, globalement, pertinente et bénéficie des compléments apportés par le dossier produit en date du 21 août 2015.

Les risques naturels, le sol et l'eau

L'autorité environnementale relève les efforts du pétitionnaire relatifs à la collecte et au traitement des eaux de ruissellement ainsi qu'au renforcement du réseau d'assainissement du quartier en vue de la prise en charge par le réseau d'assainissement collectif des eaux grises et noires collectées au niveau du port.

Les aménagements proposés sont de nature à participer, à terme, de l'amélioration de la qualité des eaux de la baie de la pointe « Bateau ». Ils ont, par ailleurs, fait l'objet d'un complément d'information en réponse à la demande de pièces complémentaires émise par la DEAL Martinique le 17 juillet 2015, notamment, en ce qui concerne l'intégration des activités polluantes nouvelles introduites avec la station d'avitaillement, les services / ateliers de réparation navale, les services de restauration et commerces.

Impact du projet en phase « travaux »

Les impacts du projet en phase de réalisation sont abordés et plutôt bien appréciés quant à la prise en compte des incidences du chantier sur la qualité des eaux de surface (*turbidité et remise en suspension de polluants*) mais semble ne pas tenir compte des observations émises dans l'état initial de l'environnement sur la base des résultats d'études préliminaires conduites par le bureau

d'études en charge du présent dossier et faisant état de la nature des polluants pouvant être remis en suspension et de leur taux de concentration (cuivre – niveau N2 et métaux lourds – niveau N1).

Toutefois, des éléments de réponse complémentaires transmis en date du 21 août 2015 font état de la mise en œuvre de techniques de chantier de nature à amoindrir les risques de remise en suspension de ces mêmes polluants, notamment, au travers de la solution de vibro-fonçage retenue pour la réalisation des travaux d'extension et de renforcement de la digue préexistante.

IL est à noter que la solution précédemment évoquée et retenue par le porteur de projet participe, également, à la réduction des nuisances sonores potentiellement apportées aux grands mammifères marins.

De manière générale, la problématique de gestion des déblais remblais, produits de curage et des déchets de chantier est rapidement abordée et ne fait pas clairement apparaître, en particulier, les volumes résiduels susceptibles d'être évacués en décharge contrôlée ainsi que leur niveau de pollution potentiel.

L'autorité environnementale demande qu'une étude complémentaire visant l'optimisation des solutions de réemploi de matériaux et de déblais potentiellement pollués sur site incluant, le cas échéant, les modalités de mise en œuvre de techniques d'inertage ou de dépollution active ou passive retenues afin de limiter le volume de ces mêmes matériaux et déblais ainsi que les possibilités de relargage et de diffusion en milieu naturel des polluants pris en compte dont le transfert en décharge contrôlée était envisagé.

Pour ces mêmes raisons, des dispositions adaptées (cf. page 78) devront être prises, en phase de travaux, afin d'assurer la temporisation et la décantation des eaux de ruissellement issues, notamment, des aires faisant l'objet de travaux de terrassement, avant leur rejet en mer.

De la même manière des dispositions spécifiques relative à la gestion, à la consommation et au traitement de l'eau en phase de chantier, restent à préciser.

S'agissant du traitement des déchets de chantier, le pétitionnaire prendra en compte les dispositions prévues au titre du décret 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets et du décret 2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets. Il s'assurera, également, de la prise en compte de ces dispositions par les entreprises chargées de l'exécution des travaux en son nom, notamment, au travers de la mise en œuvre d'un Schéma Organisationnel de Gestion des Déchets (SOGED).

Pour mémoire, le pétitionnaire est également invité à anticiper, les mesures d'évitement et de réduction relatives, notamment, aux modalités d'organisation du chantier, d'aménagement des aires de manœuvre et de stockage, à l'interaction des entreprises diverses sur le site (*gestion de la co-activité*), aux besoins en termes de locaux de chantier et d'équipements sanitaires respectueux des dispositions du SDAGE ainsi que des milieux naturels potentiellement impactés.

Les dispositions retenues par le porteur de projet concernant les nuisances potentiellement apportées aux résidents et usagers du site, en termes de gêne et de nuisances sonores, sont globalement cohérentes et adaptées mais, devront être précisées s'agissant, notamment, des émissions de poussières et de particules ainsi que des émergences sonores potentielles.

Il est rappelé au pétitionnaire que les chantiers doivent respecter les dispositions de l'article R1334-36 du code de la santé publique ainsi que les éventuels arrêtés municipaux fixant les dispositions concernant les horaires et les périodes de fonctionnement des engins et des dispositifs d'insonorisation.

Impact du projet en phase « exploitation »

Les impacts du projet en phase d'exploitation sont plutôt bien abordés à l'exception de ceux relevant de services offerts à l'utilisateur voire, au promeneur, tels que, de manière non exhaustive, ceux liés à l'exploitation des locaux et carrels commerciaux, au restaurant, aux ateliers de réparation navale.

L'identification de la nature des déchets et de leur volume respectifs, les modalités de prise en charge, de collecte et de traitement (partiellement abordées en page 81) sur ou depuis le site portuaire ainsi que les éléments de contraintes réglementaires opposés par le gestionnaire du port à ses exploitants comme aux plaisanciers voire, son engagement formel dans un cadre vertueux en la matière (label AFAQ-AFNOR « Ports propres », « Pavillon Bleu »...) pourraient utilement compléter la présente étude.

S'agissant de la station d'avitaillement et bien que sa mise aux normes de sécurité soit évoquée, elle relève d'une procédure de déclaration / autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) non mentionnée dans l'étude et devant faire l'objet de l'attribution d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation préalablement à sa mise en service. À ce titre, l'installation fera l'objet de mesures complémentaires spécifiques visant la protection de l'environnement notamment en ce qui concerne les risques de pollution des milieux naturels terrestres et marins.

Les dispositions retenues pour la collecte, la canalisation, le traitement et le rejet des eaux résiduaires urbaines comme des eaux usées paraissent cohérentes, sous réserve des observations faites ci-avant mais, feront l'objet d'un avis technique et de prescriptions spécifiques établies au titre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le dossier présenté n'apporte aucune information quant aux dispositions mises en œuvre en faveur des économies d'énergie voire, apportant une plus-value environnementale dans le cadre de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles particulièrement prégnante en Martinique.

À ce titre, le porteur de projet pourra préciser les dispositions retenues visant un moindre impact énergétique de son projet au travers de la mise en œuvre, par exemple, d'un système d'éclairage « basse consommation » voire, de solutions de production d'énergie renouvelable.

L'autorité environnementale précise que le travail demandé sur ce point, en complément d'un travail d'adaptation spécifique des installations d'éclairage des parties communes du projet, est de nature à répondre, pour partie, aux contraintes posées en matière de protection des espèces animales en voie d'extinction ou en danger telles que les tortues marines, si tant est que ce sujet doive être traité ici (*sujet évoqué dans l'état initial mais non complètement caractérisé*).

Le patrimoine naturel

L'autorité environnementale apprécie les efforts apportés en matière de végétalisation du projet et d'intégration paysagère. Toutefois et afin d'en assurer la pérennité, les modalités de gestion et d'entretien des espaces verts projetés devront être précisés.

Le patrimoine historique et les paysages

Le sujet ayant été pour partie abordé et compte tenu de l'importance des sites littoraux de Martinique, l'autorité environnementale invite le porteur de projet à se rapprocher des services du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines (DRASSM) dans le cadre de l'engagement d'une démarche préalable au titre de l'archéologie sous-marine préventive.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Le projet pourra avoir une influence temporaire sur le trafic routier préexistant, notamment, en phases de travaux et d'exploitation (*fréquentation du port, des étals de vente et du restaurant*). Cette incidence devra être traitée au titre des impacts en phase « travaux » comme en phase « exploitation ».

Une analyse similaire peut être conduite avec les nuisances sonores et la qualité de l'air.

En conséquence, l'autorité environnementale demande au pétitionnaire d'intégrer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes.

IV. RESUME NON TECHNIQUE

Le résumé non technique a pour objectif de donner au lecteur non spécialiste une vision synthétique et compréhensible, dans un langage clair, de l'ensemble des thèmes et sujets traités dans l'étude d'impact. De ce point de vue, le document présenté est cohérent, de bonne facture et reflète bien le contenu de l'étude d'impact à laquelle il se réfère.

Pour autant et pour en renforcer sa cohérence, le résumé non technique devra être amendé et complété au vu des diverses observations émises dans le présent avis.

En conclusion, l'autorité environnementale :

Considère que les enjeux environnementaux sont bien identifiés, analysés et que l'ensemble des observations faites par l'autorité environnementale au travers de la note de cadrage préalable qu'elle avait formalisé en décembre 2013 ont bien été prises en compte sous réserve de complétude et l'actualisation des données de l'étude d'impact à l'instar de celles relatives à la fréquentation des tortues marines ou à celles relatives au plan de prévention des risques naturels (PPRN 2013).

Considère que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts pressentis du projet sur son environnement immédiat sont, en grande partie, pertinentes mais méritent d'être affinées et développées notamment en phase exploitation.

Estime que l'étude d'impact présentée est globalement de qualité mais pourra utilement être complétée par les éléments suivants :

- Une information plus précise sur la fréquentation du site par les tortues marines dont l'observation a été faite dans l'étude au titre de l'état initial de l'environnement,
- Une analyse justifiant la nature des aménagements réalisés en zones rouge et bleue du PPRn – Aléa « submersion marine » et « tsunami », coïncidant avec l'implantation de locaux destinés à recevoir du public et en détaillant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes confirmant, par ailleurs, la bonne prise en compte du PPRN 2013,
- Un complément d'information relatif aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation en matière de gestion de chantier, de circulation et de stationnement d'engins, de stockages et de gestion de matériaux, purges et déblais, de collecte et d'élimination des déchets, de traitement des eaux résiduaires urbaines y compris en phase d'exploitation notamment en ce qui concerne les installations associées aux services à l'usager,
- Un complément d'information relatif aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises en matière d'énergie (*maîtrise de la consommation, énergies renouvelables...*) comme, de manière générale et pour le porteur du projet, en matière de protection de l'environnement (*acquisition d'une qualification / d'un label à caractère environnemental ; Ports Propres, Label « Pavillon Bleu »...*),
- La définition et les modalités de mise en œuvre d'indicateurs de suivi environnemental, notamment, en ce qui concerne le suivi de la qualité bactériologique et physico-chimique du plan d'eau annoncé en page 64 de l'étude.
- L'actualisation du résumé non technique afférent au vu des diverses observations émises dans le présent avis.

04 NOV. 2015

Pour le Préfet de la Martinique
et par délégation
Le Directeur Adjoint de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement

Jean-Louis VERNIER