



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA MARTINIQUE

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
SUR L'ETUDE D'IMPACT relative
AU PROJET DE MODERNISATION ET D'EXTENSION DE L'AIRE DE CARENAGE
Bassin « Tortue »
COMMUNE DU MARIN

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 et, le cas échéant au dossier de consultation / mise à disposition du public.

RÉSUMÉ DE L'AVIS

Le présent avis porte sur le projet de modernisation et d'extension de l'aire de carénage du bassin « Tortue » – Commune du Marin – présenté par **la commune du Marin** représentée par **Monsieur le Maire** et porte sur un aménagement d'ensemble réalisé en deux phases distinctes d'une partie des infrastructures du port de plaisance sur un secteur couvrant une superficie totale d'environ **4 ha** dont 2,1 ha occupés par l'actuelle aire de carénage devant faire l'objet de travaux d'imperméabilisation.

Les travaux projetés portent sur, l'imperméabilisation de l'aire de carénage existante, modernisation de la darse de 80 T, la réalisation de la darse de 440 T, la création d'une aire d'accueil des bateaux en attente de traitement comprenant la création de 250 m linéaires de pontons flottants ainsi que sur la réalisation de dragages en mer en vue de la reconstitution d'un chenal d'accès aux darses et de la création d'une zone de manœuvre et d'évitement d'un diamètre de 75 m. (Le dossier correspondant faisant l'objet d'une présentation à l'enquête publique en vue de l'obtention d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau).

Le projet présenté, ne prévoyant pas de création de structures ou installations ouvertes au public, est compatible avec les documents d'urbanisme qui lui sont directement opposables ainsi qu'avec les dispositions réglementaires du PPRn approuvé le 30 décembre 2013.

Au plan formel, le plan de l'étude d'impact associée au projet intègre la plupart des rubriques requises, mais devra être complétée en ce qui concerne l'état initial de l'environnement, les incidences potentielles du projet en phase « exploitation », les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées en phase « travaux » comme en phase « exploitation ».

A ce titre, des compléments d'information relatifs à l'analyse du sol et du sous-sol restent à intégrer ainsi que ceux relatifs à la mise en place d'un système de surveillance de l'état des eaux souterraine et de surface conforme aux dispositions réglementaires applicables.

L'autorité environnementale relève que le projet présenté se propose de finaliser la création d'une aire de mangrove artificielle introduite par l'arrêté Préfectoral du 6 décembre 2007. *Le porteur de projet s'attachera à fournir une information relative à la finalisation de la création de cette nouvelle zone de mangrove à l'occasion des travaux projetés et, afin d'en assurer la pérennité à terme, en précisera les modalités de gestion, de suivi et d'entretien.*

Les impacts du projet en phase « travaux » 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 circulation et de stationnement d'engins, de stockages et de gestion de matériaux, notamment pollués, de collecte et d'élimination des déchets. Ces mesures devront être conformes aux dispositions réglementaires applicables.

Les impacts du projet en phase exploitation sont manifestement sous évalués et devront faire l'objet d'une évaluation spécifique faisant apparaître clairement celles des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui incombent à l'aménageur, représenté ici par la commune du Marin ainsi que celles d'entre elles qui relèvent de l'exploitant.

Le résumé non technique 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 renforçant 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*) comme leurs incidences potentielles sur la santé humaine.

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 européenne précitée.

Pour cette raison, le présent avis sera joint au dossier d'enquête publique conjointe 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 n'a pas fait l'objet d'une précédente évaluation environnementale.

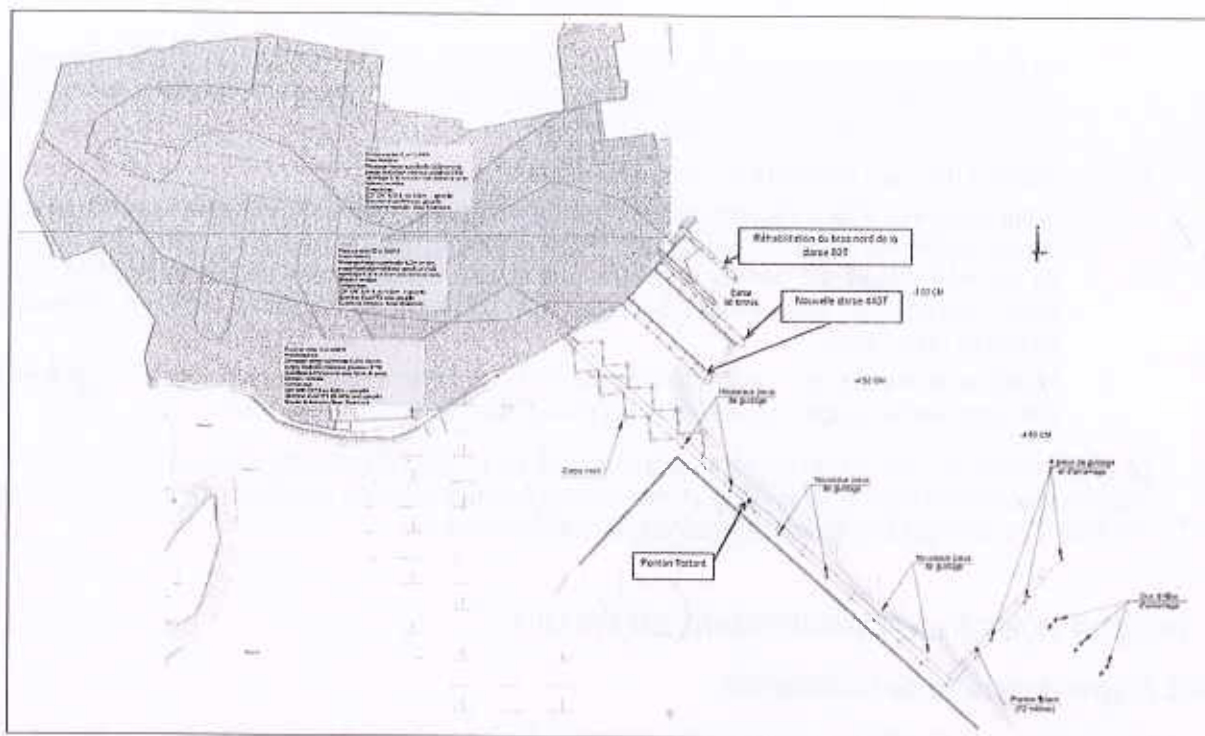
I.3 Contexte et description générale du projet

Le projet de modernisation et d'extension de l'aire de carénage du bassin « Tortue » – Commune du Marin – est présenté par **la commune du Marin** représentée par **Monsieur le Maire** et porte sur un aménagement d'ensemble réalisé en deux phases distinctes d'une partie des infrastructures du port de plaisance du Marin sur un secteur couvrant une superficie totale d'environ **4 ha** et géolocalisé par les coordonnées suivantes :

- coin nord-est : **60° 52' 30,7" O – 14° 28' 19,6" N**
- coin sud-ouest: **60° 52' 43,6" O – 14° 28' 11,3" N**



Plan de situation



Périmètre de la zone aménagée terrestre (aire de carénage colorée) et maritime (bras de darses et zone d'attente).

Les parcelles concernées et plus particulièrement celles d'entre elles appelées à supporter les aménagements les plus lourds (création d'une infrastructure portuaire, de darses et de leurs annexes) sont classées en zone **UE** (urbaine) au plan local d'urbanisme révisé approuvé le 26 octobre 2006.

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

- L'imperméabilisation de l'aire de carénage sur une superficie de 2,1 ha,
- Un réseau de collecte connecté à un système d'assainissement spécifique,
- La création d'un second bras de la darse de 80 T et la réfection du bras existant,
- La création d'une darse de 440 T comprenant un dragage de 3000 m³,
- La création et la délimitation d'une aire d'attente sécurisée.

Les aménagements les plus impactants sont respectivement :

1/ L'imperméabilisation de l'aire de carénage, en ce qu'elle intègre :

- La prise en compte de sols pollués, notamment, aux produits de carénage et aux métaux lourds qui feront l'objet d'un terrassement en déblais remblais et d'une purge partielle dont le produit (7700 m³), principalement envisagé sous forme de réemploi « in situ », devra faire l'objet d'un confinement et d'un traitement spécifique restant à préciser.
- La mise en œuvre d'une aire bétonnée dont les conditions de réalisation peuvent permettre le relargage en mer de produits de bétonnage, d'additifs et solvants spécifiques de nature à générer des troubles pour la santé humaine ainsi que pour la biodiversité marine.
- La création d'un réseau de collecte et de traitement des boues de carénage dont le rejet, même partiel, en mer est susceptible d'accroître les niveaux de pollution préexistants et de générer des troubles pour la santé humaine ainsi que pour la biodiversité marine.

2/ La création d'une darse de 440 Tonnes en ce qu'elle comprend :

- La réalisation de dragage de fond marin fortement pollués aux produits de carénage et aux métaux lourds procédant d'anciens travaux réalisés sur sol nu et sans mesures de confinement et de protection spécifiques des milieux naturels sur une superficie de près de 1 ha et pour un volume total estimé à 3000 m³.

- La réalisation de deux bras de 40 m de longueur et de 3,40 m de largeur susceptibles d'aggraver le niveau de pollution préexistant par remise en suspension des polluants à l'occasion des travaux de battage ou de vibrofonçage des pieux d'ancrage,

3/ La création d'une aire d'attente en ce qu'elle intègre :

- L'aménagement d'appontements flottants sur une longueur totale de 250 m dont la structure support est susceptible de perturber la circulation des sédiments marins (*effet de filtre*) et d'aggraver le niveau de pollution préexistant des fonds marins (*par la mise en œuvre des pieux d'ancrage*) en plus des niveaux de pollution supplémentaires induits par la présence des bateaux amarrés en surface et non quantifiés dans l'étude.
- Le dimensionnement de la capacité de traitement « in fine » de l'aire de carénage actuelle au risque d'en aggraver la charge polluante pour les eaux souterraines et le milieu marin.

Le projet présenté pour un coût total d'opération estimé à 2.664.000 Euros HT, intègre, pour partie, la mise en œuvre d'un réseau de collecte des eaux usées et des eaux de ruissellement ainsi que celui d'un système d'assainissement dédié mais non décrit dans le dossier.

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 la qualité des eaux souterraines ainsi que celle du milieu marin déjà fortement dégradé par une activité portuaire non maîtrisée et peu encadrée.

II.2 Prévention des risques naturels

Le site assiette du projet est classé, en partie sud et sur l'ensemble de la bande littorale destinée à recevoir les équipements de la darse de 80 T et de la darse de 440 T en zone orange à pois bleu de la carte réglementaire du PPRn approuvé en date du 30 décembre 2013. Cette zone ainsi que l'emprise du site de l'aire de carénage sont particulièrement soumis aux aléas « inondation », « submersion marine », tsunami » et « mouvement de terrain ».

Le projet présenté ne prévoit pas de création d'équipement susceptibles de recevoir du public (*services ou commerces*) et, de ce fait, peut être considéré compatible avec les dispositions du PPRn dans la mesure où il n'aggrave pas les risques préexistants et qu'il n'en introduit pas de nouveaux.

II.3 Entités paysagères et entrées de ville

Le site assiette du projet, situé dans un secteur dédié aux activités maritimes, commerciales, artisanales et industrielles (*classé UE3 au PLU approuvé le 26 octobre 2006*) est encadré par deux zones de mangroves classées en forêt domaniale littorale (*espace boisé classé*) et, à ce titre, constitue une entrée de ville perceptible depuis la mer.

L'un des espaces boisés classés précités et contesté a fait l'objet d'une procédure de modification pour rectification d'erreur matérielle en septembre 2012.

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, mais aurait mérité quelques approfondissements.

La nature des aménagements projetés justifie une analyse préalable plus fine de l'état des eaux souterraines et du milieu marin concernés ainsi que de l'état des sols préexistants surtout lorsque le réemploi de ces derniers et des opérations de dragage sont envisagés dans le projet.

Cette analyse reste à produire.

Le diagnostic préalable des sols requis ici, avant tout engagement de travaux, devra intégrer également un point de mesure spécifique au droit de la station service située sur la partie est du site.

S'agissant des niveaux de pollution relevés, il sera fait utilement référence à l'ensemble des résultats de l'analyse conduite par Carenantilles en mai 2013 plutôt qu'à une synthèse partielle de ces mêmes résultats.

Les seuils réglementaires exploités seront actualisés sur la base des derniers arrêtés ministériels connus tel que, en ce qui concerne les pollutions aux PCB et TBT, ceux définis par l'arrêté du 17 juillet 2014 modifiant les dispositions de l'arrêté du 9 août 2006.

Les conclusions de cette analyse induiront le renforcement des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre en phase « travaux » comme en phase « exploitation ».

III.2.2. Articulation avec les plans et programmes

Le projet présenté est compatible avec les enjeux du SAR / SMVM et du PLU local.

Le plan de prévention des risques naturels a fait l'objet d'une révision en 2013. Au regard des nouvelles dispositions réglementaires applicables en la matière, le site assiette du projet est situé en zone orange à pois bleu autorisant certains aménagements à condition qu'ils n'aggravent pas significativement les risques existants (*y compris les risques de nuisance et de pollution*) et de ne pas en créer de nouveau.

S'agissant d'un projet d'infrastructure à caractère industriel non destiné à recevoir du public à terre, le projet présenté est, à priori, compatible avec les dispositions du PPRN 2013 sous réserve de démontrer qu'il n'aggrave pas les risques existants et qu'il n'en génère pas de nouveau.

La conformité aux dispositions du SDAGE révisé en 2010 reste à démontrer, plus particulièrement, en ce qui concerne les orientations fondamentales OF2 et OF3 ainsi qu'en ce qui concerne la prise en compte des mesures et actions correspondantes.

Ces éléments devront être explicités et justifiés plus avant 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 deux variantes techniques n'apportant pas de réelles plus-values en terme environnemental. Les variantes proposées ne portent que sur la mutualisation possible d'un bras de darse (*darse de 440 T*) sans remettre en cause l'implantation des éléments constitutifs du projet et sans remettre en cause l'aménagement de la zone d'attente dont la capacité d'accueil ne fait l'objet d'aucune justification préalable alors qu'elle semblerait être liée à la capacité de traitement de l'aire de carénage à laquelle elle se trouve rattachée.

De même, aucune modulation n'est apportée au projet alors que le processus de nettoyage des coques de bateaux se décompose en trois niveaux et que le premier d'entre eux (*nettoyage à la brosse ou à faible pression*) peut être assuré « à flot », contre une jetée ou dans des cales non aménagées voire, dans des unités mobiles permettant de limiter l'engorgement de l'aire de carénage et de réduire la fréquence des traitements lourds relevant des deuxième et troisième niveaux.

La prise en compte de ce dernier pourrait permettre au porteur de projet d'envisager des capacités de stockage et d'accueil de bateaux moindre que celles présentées ici.

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

L'analyse des incidences du projet d'aménagement est, globalement, pertinente mais, ne traite pas de celles relevant de la phase « exploitation » comme de celles relevant de la phase de « démantèlement » et, de fait en sous estime les impacts potentiels sur les eaux souterraines et le milieu marin.

Cet état de fait procède, principalement, de la focalisation du rédacteur sur la seule phase « travaux ».

Les nuisances évoquées, notamment, en termes de nuisances pour la santé humaine, pour le milieu marin et la mangrove sont pertinentes.

Les risques naturels, le sol et l'eau

L'autorité environnementale relève l'intérêt de l'imperméabilisation de l'aire de carénage et de la mise en œuvre d'un système de collecte et de traitement des boues de carénage de nature à limiter l'eutrophisation du milieu marin et participer à la reconquête du bon état général des eaux côtières mais, aurait apprécié un travail complémentaire sur :

- La consistance technique du réseau de collecte et de traitement des eaux usées et des eaux résiduaires urbaines (ERU) envisagé et partiellement décrit,
- Les modalités de réalisation de l'imperméabilisation de l'aire de carénage et, plus particulièrement, de celles relatives au réemploi de matériaux et déblais pollués,
- Les modalités de réalisation des travaux de dragage projetés et, plus particulièrement, de prélèvement et de réemploi des boues polluées dans le cadre de la création d'une mangrove,
- L'intégration des incidences environnementales liées à la concentration et au stationnement des bateaux dans la zone d'attente projetée (*eaux grises et noires, déchets ménagers, entretien des matériels et équipements de bord...*),
- L'intégration des incidences environnementales des services « dus » à terre (*blocs sanitaires – douches, services...*) et non décrits dans le projet présenté,

Des éléments de réponse restent à apporter sur l'ensemble de ces points, d'autant qu'elles ont déjà fait l'objet, pour partie, d'une demande de complément d'information des services de la DEAL de la Martinique formulée en date du 12 novembre 2014 portant sur :

- Le confinement du chantier de terrassement afin d'éviter tout rejet d'eaux pluviales polluées lors de la réalisation des mouvements de terrain projetés et, plus particulièrement, les modalités de confinement temporaire envisagée dans l'attente d'un confinement définitif par rideau de palplanches battues,
- L'installation nécessaire d'un réseau de surveillance de la qualité des eaux souterraines au droit du site, par la pose de piézomètres et la réalisation d'une campagne d'échantillonnage et d'analyse des eaux,

Par ailleurs, l'autorité environnementale invite le porteur de projet à apporter également des éléments de réponse sur l'ensemble des points suivants portant sur :

- La réalisation d'un diagnostic de l'état des sols avant réalisation de la dalle projetée prenant en compte l'historique des activités polluantes successives qui s'y sont déroulées : usine du Marin, décharge, aire de carénage, station essence ...,
- Les solutions envisagées au titre de la maîtrise des risques de pollution et de contamination par les terres en place en traitant, plus particulièrement, l'interface avec le milieu marin,

- L'organisation et les modalités de surveillance de la qualité des eaux souterraines et du milieu marin qu'il est nécessaire de mettre en œuvre en phase « exploitation »,
- La prise en compte, au titre de l'état initial de l'environnement, de l'analyse conduite par la société Carenantilles en mai 2013 en ce qu'elle permet une meilleure prise en compte des niveaux de contamination des sédiments marin susceptibles d'être manipulés lors des opérations de dragage,
- L'adaptation des moyens de dragage à mettre en œuvre de nature à limiter les possibilités de relargage de polluants en mer restant à décrire dans l'étude d'impact,
- Le rappel de l'historique du casier exploité pour la création d'une mangrove artificielle prescrit par arrêté préfectoral du 6 décembre 2007 ainsi qu'une information relative à sa finalisation à l'occasion des travaux projetés,
- La prise en compte des travaux de renforcement de l'étanchéité du casier précité dont l'étude d'impact relève la faiblesse et compte tenu de du niveau élevé de contamination des sédiments qu'il est destiné à recevoir,
- Les modalités de réalisation de la darse de 440 T et de la zone d'attente projetées,
- L'évaluation des incidences des activités portuaires en phases « travaux » et « exploitation », (*gestion des boues et déchets, des risques de pollutions accidentelles, mesures transitoires*)
- L'évaluation des incidences de l'aire d'attente en phase « exploitation », (*gestion des eaux grises et noires, des déchets, des risques de pollutions accidentelles*)
- Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées à l'ensemble des travaux et aménagements pré-cités (*non décrites*),

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 de la qualité des eaux de surface toutefois, le pétitionnaire sous estime certains d'entre eux comme cela semble être le cas pour les impacts sur le sol et le sous sol. Par ailleurs, la problématique de gestion des déblais remblais et des déchets de chantier est très sommairement traitée.

Concernant les impacts sur le sol et le sous-sol, le dossier du pétitionnaire doit être mis en cohérence avec les préconisations émises par le service en charge de la police de l'eau ainsi qu'avec les dispositions réglementaires procédant de l'application de l'arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation et, le cas échéant, à celles procédant de l'arrêté du 25 janvier 2010 établissant le programme de surveillance de l'état des eaux et apportant des précisions relatives aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique et chimique des eaux de surface ainsi que sur les normes de qualité environnementales (NQE).

À ce titre, un diagnostic exhaustif de la qualité du sol et du sous-sol devra être réalisé et prendre en compte le périmètre de la station-service existante à l'est du site avant tout engagement de travaux. Les terrassements correspondants doivent faire l'objet d'une évaluation en « masse » permettant de caractériser les volumes de déblais et de remblais, définir les conditions de réemploi sur site de ces derniers et définir les conditions d'évacuation en décharge contrôlée ou non selon leur degré de pollution.

À cet effet et concernant également le 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.

De même, le pétitionnaire est 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 (*co-activité*), aux besoins en termes de locaux de chantier et d'équipements sanitaires respectueux des dispositions du SDAGE ainsi que du caractère de la zone.

Par ailleurs, des dispositions spécifiques non évoquées doivent aussi être adoptées, notamment, en termes d'horaires de chantier, de circulation et de stockage de véhicules, d'implantation et de couverture des grues et engins de levages, de stockage et d'élimination des déchets de chantier, de stockage et de gestion des stocks de matériaux. 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.

L'autorité environnementale apprécie que le pétitionnaire intègre l'ensemble des atteintes environnementales du projet en phase travaux et pour lesquelles, il semble apporter quelques éléments de réponse en termes de mesures d'évitement et de réduction qu'il conviendra de préciser.

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 insuffisamment abordés et ne traitent pas, en outre :

- De l'incidence de l'activité de carénage après travaux de modernisation et d'extension, (*collecte et traitement des boues produites, pollutions accidentelles ...*)
- De l'incidence de l'exploitation de l'aire d'accueil de bateaux en attente de traitement, (*eaux grises/noires, déchets ménagers, entretien des équipements de bord, pollutions accidentelles ...*)
- De l'incidence de l'exploitation des équipements et services potentiellement offerts, (*eaux vannes et usées des installations sanitaires, pollutions liées à l'exploitation d'une station d'avitaillement, pollutions accidentelles ...*)

À cet effet, l'étude d'impact pourra être utilement complétée en s'inspirant de l'approche faite au titre de la phase travaux en matière de traitement et d'élimination des déchets, par types, et en précisant celles des attributions en la matière relevant du porteur de projet et du futur gestionnaire.

Pour mémoire, l'article L541-2-1 du code de l'environnement précise que : « *les producteurs de déchets, outre les mesures de prévention des déchets qu'ils prennent, et les détenteurs de déchets en organisent la gestion en respectant la hiérarchie des modes de traitement définie au 2° de l'article L541-1* ».

Par ailleurs et s'agissant de la gestion et du traitement des déchets, Le code des transports (partie législative, articles précédés de la lettre L.) et le code des ports maritimes (partie réglementaire, articles précédés de la lettre R) imposent aux ports maritimes :

- de mettre à disposition des usagers des installations de réception des déchets adaptées à la nature et au volume des déchets produits habituellement par les usagers du port (*articles L.5334-7 à L.5334-11, L.5336-11 et R.343-1 à R.343-4*),
- d'établir un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison (*article R.611-4*), conforme à un plan type, dont les caractéristiques ont été fixées par arrêté,
- de consulter les usagers sur le projet de plan (*article R.611-4*),
- de réexaminer le plan au minimum tous les 3 ans et à chaque fois que l'exploitation du port est significativement modifiée (*article R.611-4*).

Les dispositions précitées légiférant la gestion et le traitement des déchets et procédant de l'application du code de l'environnement, du code des transports et du code des ports maritimes sont complétées par les textes réglementaires suivants :

- Arrêté du 21 juillet 2004 relatif aux plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaisons dans les ports maritimes, modifié par l'arrêté du 7 juillet 2009,
- Circulaire n°2006-89 du 14 septembre 2006 relative à la mise en œuvre de la directive européenne 2000/59/CE du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

Pour préciser sa démarche, le porteur de projet pourra également se référer aux conclusions du rapport « Nautisme et environnement » du conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques de novembre 2009 ainsi qu'au guide et au cahier des charges des ports de plaisance « Pavillon Bleu » de l'office français de la Fondation pour l'Éducation à l'Environnement en Europe (FEEE).

Concernant la valorisation de bonnes pratiques environnementales, le porteur de projet pourra s'engager, s'il le souhaite, vers une certification ISO 14001 relative au management environnemental du site voire, vers une certification AFNOR « Gestion environnementale portuaire ».

Le patrimoine naturel

L'autorité environnementale apprécie l'option de réemploi des boues de dragage dans le cadre de la création d'une zone de mangrove introduite par arrêté préfectoral du 6 décembre 2007 que le porteur de projet pourra utilement expliciter d'un point de vue historique et environnemental.

Il s'attachera à fournir une information relative à la finalisation de la création de cette nouvelle zone de mangrove à l'occasion des travaux projetés et, afin d'en assurer la pérennité à terme, en précisera les modalités de gestion, de suivi et d'entretien.

Le patrimoine historique et les paysages

L'autorité environnementale relève que les services de la Direction des Affaires Culturelles (DAC), d'une part et du Département de la Recherche Subaquatique et Sous-Marines (DRASSM), d'autre part ont été consultés, par le porteur de projet, dans le cadre de l'engagement d'une démarche préalable au titre de l'archéologie 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 services connexes*). Cette incidence, pour partie traitée au titre des impacts en phase « travaux », devra être également affinée 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 et de les préciser.

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 fourni (*volume 3 – Résumé Non Technique*), est cohérent et reflète le contenu de l'étude d'impact à laquelle il se réfère et dont il reprend les manques évoqués ci-avant.


Le résumé non technique devra être complété au vu des diverses observations émises dans le présent avis et sera dissocié de l'étude d'impact, s'agissant d'un document de nature à expliciter, à lui seul, l'intégralité du projet sans devoir se référer à aucune autre des pièces jointes au dossier.

En conclusion, l'autorité environnementale :

- Considère que les enjeux environnementaux sont bien identifiés mais, pour partie, sous évalués en ne prenant pas suffisamment en considération, notamment, ceux relevant des milieux considérés (*sols, sous-sol, eaux souterraines et eaux de surface ...*).
- 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 analyse de la qualité des sols et du sous-sol prenant en compte le site occupé par la station service à l'est de l'assiette du projet,
- Un complément d'information concernant les modalités de réemploi des boues et terres polluées sur site y compris dans le cadre de la création d'une zone de mangrove,
- Une analyse des incidences du projet en phase « exploitation » intégrant le traitement des boues et des eaux résiduaires urbaines de l'aire de carénage « modernisée et étendue » ainsi que de celles de l'aire d'attente délimitée par 250 m linéaires de pontons flottants,
- 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, de collecte et d'élimination des déchets y compris en phase d'exploitation notamment en ce qui concerne les installations associées à l'aire d'attente projetée, la surveillance de la qualité des eaux souterraines et le traitement des boues de carénage et des eaux résiduaires urbaines,
- Un complément d'information concernant les modalités de gestion, d'entretien et de suivi de la zone de mangrove dont la création, engagée par arrêté préfectoral du 6 décembre 2007, serait finalisée dans le cadre du présent projet,

Le Directeur de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement par Intérim


Jean-Louis VERNIER

10 DEC. 2014