

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE (DAEU)

### Chantier de démantèlement des navires CAPAG (972)

PJ n°5b – Résumé non technique de l'étude d'incidences



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Etat initial du site et de son environnement</b>	<b>4</b>
1.1	Milieu physique	4
1.1.1	Climat	4
1.1.2	Contexte géologique	4
1.1.3	Contexte hydrogéologique	4
1.1.4	Contexte hydrologique	4
1.1.5	Planification et gestion des eaux	4
1.1.6	Contexte air	5
1.1.7	Risques naturels	5
1.2	Milieu naturel	5
1.2.1	Inventaires Z.N.I.E.F.F.	5
1.2.2	Arrêté préfectoral de Protection de Biotope	5
1.2.3	Inventaires zones humides	5
1.2.4	Site Natura 2000	5
1.2.5	Parc naturel, réserve naturelle et zone de conservation halieutique	6
1.2.6	Conservatoire du littoral	6
1.2.7	Habitats et faune marine	6
1.3	Milieu humain	6
1.3.1	Patrimoine culturel	6
1.3.2	Paysage	6
1.3.3	Occupation du sol	6
1.3.4	Activités agricoles	7
1.3.5	Activités touristiques et de loisirs	7
1.3.6	Sites et sols pollués	7
1.3.7	Activités industrielles et ICPE	7
1.3.8	Trafic routier et aérien	7
1.3.9	Risques technologiques	8
1.3.10	Environnement sonore	8
1.3.11	Environnement vibratoire	8
1.3.12	Environnement olfactif	8
1.3.13	Environnement lumineux	8
<b>2</b>	<b>Incidences sur l'environnement</b>	<b>9</b>
2.1	Incidences sur les ressources	9
2.2	Incidences sur les milieux naturels	9
2.3	Incidences sur les risques	9



2.4 Incidences sur les déplacements et le trafic .....	10
2.5 Incidences sur le bruit .....	10
2.6 Incidences sur les odeurs .....	11
2.7 Incidences sur les vibrations .....	11
2.8 Incidences sur les émissions lumineuses .....	11
2.9 Incidences sur les rejets atmosphériques .....	11
2.10 Incidences sur la gestion des déchets .....	12
2.11 Incidences sur le climat .....	12
2.12 Incidences sur le patrimoine, le cadre de vie et la population .....	12
<b>3 Synthèse des principales incidences et mesures.....</b>	<b>14</b>
<b>4 Évaluation des Risques Sanitaires .....</b>	<b>21</b>
<b>5 Modalités de suivi des mesures .....</b>	<b>22</b>
<b>6 Articulation du projet avec les plans, schémas et programmes... 25</b>	
<b>7 Conditions de remise en état du site après travaux.....</b>	<b>26</b>

## FIGURES

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

## TABLEAUX

Tableau 1 : Synthèse des incidences environnementales du projet .....	15
Tableau 2 : Synthèse des mesures et dispositions qui seront mises en place par le site pour limiter et réduire les incidences .....	23



# 1 Etat initial du site et de son environnement

## 1.1 Milieu physique

### 1.1.1 Climat

Le climat de la Martinique est caractérisé par deux saisons influencées par les Alizées : une saison sèche de décembre à juin et une saison des pluies de juillet à novembre.

Les précipitations moyennes annuelles sur la commune du Marin sont d'environ 1 500 à 2 000 mm/an. La température est assez constante toute l'année, avec une valeur moyenne d'environ 26 °C. L'île est également soumise aux dépressions cycloniques et aux orages qui peuvent engendrer des vents violents, de la foudre, des inondations et des mouvements de terrain.

A caractère temporaire, le projet de démantèlement des navires sera réalisé en saison sèche. Ainsi, les enjeux liés au climat sont **faibles**.

### 1.1.2 Contexte géologique

Les formations en place au droit de la zone du projet en bordure littorale sont composées de calcaires et tuffites en profondeur, et d'alluvions argileuses à l'affleurement en lien avec l'embouchure de la Rivière Manuel à l'Ouest du site.

La lithologie du secteur permet de conclure sur le caractère perméable du sol et du sous-sol. Toutefois, le sol au droit du site est imperméabilisé. L'enjeu est donc **nul**.

### 1.1.3 Contexte hydrogéologique

Le projet se situe au droit de la masse d'eau souterraine « Sud Atlantique : FRJG 205 » définie par le SDAGE 2016-2021. Il s'agit d'un ensemble relativement pauvre en « aquifères poreux » mais en bon état quantitatif et chimique d'après l'état des lieux de 2013.

Aucun point de prélèvement d'eau (captages pour l'Alimentation en Eau Potable) ne se situe à l'aval hydraulique du site du projet. Ainsi, l'enjeu lié aux eaux souterraines est jugé **nul**.

### 1.1.4 Contexte hydrologique

Le site CarenAntilles se trouve au niveau de la masse d'eau côtière « Baie du Marin : FRJC010 » définie par le SDAGE 2016-2021. Elle est principalement constituée de baies à mangroves, d'herbiers, de cayes et de bancs.

La masse d'eau côtière possédait un état écologique médiocre en 2013. Son état chimique n'avait alors pas été évalué. Les pressions exercées sont les pollutions dues à l'agriculture, à l'assainissement collectif, aux activités de plaisance, au ruissellement et à l'érosion des sols. L'atteinte du bon état global en 2021 paraît compromise.

Le site du projet ne se situe à proximité d'aucun cours d'eau défini dans le SDAGE 2016-2021. Seule la rivière Manuel est présente à environ 250 m du site. L'enjeu lié aux eaux de surface est **nul**.

### 1.1.5 Planification et gestion des eaux

La commune du Marin et a fortiori le projet sont concernés par le SDAGE 2016-2021 du bassin de la Martinique approuvé par arrêté préfectoral n°2015511-0057 du 30 novembre 2015, ainsi que par le Contrat Littoral Sud signé le 11 juillet 2019 pour une durée de 5 ans.

Le site n'est visé par aucune prescription liée à ces documents. Ainsi, l'enjeu est jugé **faible**.



### 1.1.6 Contexte air

La qualité de l'air au droit du projet apparaît globalement bonne pour les paramètres mesurés. Les résultats de mesure disponibles en NO<sub>2</sub> sont conformes aux valeurs de référence.

La zone d'étude est concernée par la réglementation du Plan Climat National et les recommandations du Schéma Régional Climat Air et Energie, ainsi que celles du Plan Climat Air Energie Territorial de l'Espace Sud.

Compte tenu de la nature du projet et de l'environnement péri-urbain du site, l'enjeu lié à la qualité de l'air est jugé **faible**.

### 1.1.7 Risques naturels

La commune du Marin est concernée par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) approuvé par arrêté préfectoral n°2013364-0019 du 30 décembre 2013, et le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) approuvé par arrêté préfectoral n°201511-0058 du 30 novembre 2015.

D'après ces documents, le site de CarenAntilles n'est pas concerné par l'aléa inondation. Le zonage du risque inondation moyen est situé à environ 30 m de la parcelle du projet, associé à la rivière Manuel. Les aléas submersion décennale et centennale sont moyens au droit du projet.

Le site est également concerné par les aléas naturels sismique et liquéfaction fort comme l'ensemble du territoire martiniquais, ainsi que par un aléa mouvements de terrain faible à nul.

Ainsi, l'enjeu lié aux risques naturels est jugé **faible**.

## 1.2 Milieu naturel

### 1.2.1 Inventaires Z.N.I.E.F.F

Le site de CarenAntilles n'est pas implanté au droit d'une ZNIEFF. La ZNIEFF la plus proche du site est située à environ 1 km au Nord-Est, il s'agit de la ZNIEFF terrestre de type II Le Morne La Fouquette n°0057.

Le projet ne nécessitera donc aucune mesure particulière vis-à-vis de cette zone, l'enjeu est jugé **nul**.

### 1.2.2 Arrêté préfectoral de Protection de Biotope

Le site de CarenAntilles n'est pas implanté au droit d'un APB. En effet, l'APB le plus proche du projet est situé environ 4 km au Sud : il s'agit de l'APB 10-00710 « Morne Belfond » à Sainte Anne.

L'enjeu relatif aux APB est jugé **nul**.

### 1.2.3 Inventaires zones humides

Le site n'est pas implanté au droit d'une zone humide. Cependant, sept ZHIEP sont présentes dans le périmètre de 500 m autour du projet, de type mangrove boisée et mangrove – sol nu.

La zone RAMSAR la plus proche (Etang des Salines) est située à plus de 7 km au Sud de la zone de projet.

L'enjeu relatif aux zones humides est jugé **faible**.

### 1.2.4 Site Natura 2000

Aucun site Natura 2000 n'est situé au droit ni à proximité du projet. En effet, les Antilles ne recensent à ce jour aucun site Natura 2000 sur leur territoire.

L'enjeu est jugé **nul**.



### 1.2.5 Parc naturel, réserve naturelle et zone de conservation halieutique

Le périmètre rapproché (500 m) du projet n'est pas implanté dans une réserve naturelle (nationale ou régionale) ou zone de conservation halieutique.

Il est toutefois situé à proximité d'espaces naturels remarquables et dans le périmètre du Parc Naturel Marin créé en 2017 qui intègre la totalité des habitats marins martiniquais.

Le projet de démantèlement des navires CAPAG, actuellement en l'état d'abandon et hors d'usage, est en accord avec les orientations de gestion du Parc Naturel Marin pour la protection des habitats et la sécurisation des activités du Grand Port Maritime de la Martinique. L'enjeu est jugé **faible**.

### 1.2.6 Conservatoire du littoral

Le site de CarenAntilles n'est pas implanté dans un site « littoral », le site le plus proche est localisé à moins de 100 m au Sud-Ouest du projet. L'enjeu est jugé **faible**.

### 1.2.7 Habitats et faune marine

Le périmètre rapproché (500 m) autour du site de CarenAntilles est composé d'herbiers et de communauté de fonds meubles nus. Le projet ne se situe pas à proximité d'une plage inventoriée comme étant un site de ponte potentiel de tortues marines. Les enjeux sont jugés **faibles**.

## 1.3 Milieu humain

### 1.3.1 Patrimoine culturel

Aucun site inscrit ou classé n'est recensé dans un rayon de 1 km. Le premier site inscrit (Morne Aca – Pointe Borgnèse) est situé à environ 1,1 km, et le premier site classé (site des Salines à la Baie des Anglais) est situé à environ 4,7 km autour du site du projet.

Aucun site patrimonial remarquable n'est présent sur la commune du Marin et a fortiori au droit du projet. Aucune zone de présomption archéologique pris par arrêté n'est présente à proximité du projet.

Deux monuments historiques classés sont présents à proximité du projet. Seul le Domaine de l'Habitation Montgérald (référence PA00125550), classé par arrêté du 17 juillet 2012, est situé à moins de 500 m du site CarenAntilles.

Toutefois le projet se situe au sein d'une zone urbaine et commerciale. L'enjeu relatif au patrimoine culturel est jugé **faible**.

### 1.3.2 Paysage

Le site s'implante dans un paysage urbain marqué par une activité industrielle. Le projet s'inscrit au sein du site portuaire de CarenAntilles. L'enjeu paysager est jugé **faible**.

### 1.3.3 Occupation du sol

Le voisinage à proximité du projet est principalement composé d'industriels ou de commerces divers, de zones humides (mangroves) et de voies de communication. On retrouve à l'Est la zone portuaire associée à la Marina (en violet), et dans un périmètre plus éloigné des forêts de feuillus à l'Ouest (en vert) et des terrains agricoles au Nord.



Le site est isolé du centre-ville de la commune du Marin. Les habitations les plus proches du site sont localisées à plus de 200 m au Nord du site. De plus, aucun établissement sensible (scolaire ou hospitalier) n'est implanté à proximité immédiate du projet et n'est présent à moins de 300 m. L'enjeu lié à l'occupation des sols sur l'emprise du projet et ses abords est jugé **faible**.

### 1.3.4 Activités agricoles

Sur la commune du Marin, l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO) recense 4 Indications Géographiques Protégées relatives à la production de rhum.

Toutefois, aucune activité agricole et viticole n'est exercée à moins de 300 m de la zone de projet. Le projet s'inscrit dans une zone industrielle déjà anthropisée et qui montre un intérêt agricole mineur.

Ainsi, l'emprise de projet n'est pas située au droit de terres agricoles. Il ne participe donc pas à la réduction de terres exploitées ou exploitables. L'enjeu associé aux activités agricoles est jugé **nul**.

### 1.3.5 Activités touristiques et de loisirs

Aucune plage fréquentée pour la baignade n'a fait l'objet d'une évaluation de qualité par l'Agence Régionale de Santé. Les plages les plus proches du site CarenAntilles sont celles du Club Med « Les Boucaniers » et de la Pointe du Marin, situées à plus de 2 km du projet.

L'emprise du projet est implantée au sein d'une zone d'activité, éloignée des activités touristiques, des zones de baignade ainsi que des autres activités nautiques comprenant des visites guidées du Cul de sac du Marin. L'enjeu associé aux activités touristiques et de loisirs est jugé **nul**.

### 1.3.6 Sites et sols pollués

Bien que trois sites BASIAS soient présents autour de la Baie du Marin, la parcelle du projet n'est recensée dans aucune des bases de données BASIAS, BASOL et SIS.

Dans un périmètre de 500 m autour de la parcelle projetée, deux stations-services ont été recensées dans la base de données BASOL, une décharge sauvage et une distillerie ont été recensées dans la base de données BASIAS.

Ainsi, l'enjeu lié aux sites et sols pollués est jugé **faible**.

### 1.3.7 Activités industrielles et ICPE

Selon les données de la base des installations classées du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, la commune du Marin ne compte pas d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Aucun établissement SEVESO n'est recensé dans le secteur d'étude.

Ainsi, aucun risque n'est identifié à ce jour vis-à-vis des activités industrielles avoisinantes, l'enjeu relatif aux activités industrielles et ICPE est jugé **nul**.

### 1.3.8 Trafic routier et aérien

L'accès au site projeté se fera à partir de la Route Nationale 5 et la rue Usine du Marin. Le site est très bien desservi par les grands axes de communication et les voiries sont dimensionnées pour un trafic important.



L'aéroport le plus proche est l'Aéroport International de Fort-de-France / Le Lamentin. Il se situe à environ 19 km de la zone d'étude. De par son éloignement de l'aéroport, les enjeux relatifs aux voies aériennes sont jugés négligeables au regard du projet.

Le trafic routier et aérien présente un enjeu **faible** pour le projet.

### 1.3.9 Risques technologiques

D'après la base de données Carmen de la DEAL Martinique, il n'existe pas de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sur la commune du Marin.

Le site projeté n'est pas non plus concerné par des périmètres d'exposition aux risques. Ainsi, l'enjeu est jugé **nul**.

### 1.3.10 Environnement sonore

L'emprise du projet est située dans un environnement sonore relativement « bruyant », du fait de son implantation dans une zone d'activités et bordée par des voies de circulation et de sites industriels. Ainsi, l'enjeu est jugé **faible**.

### 1.3.11 Environnement vibratoire

Des vibrations ponctuelles et très localisées peuvent être générées par les activités du secteur d'étude, par les véhicules et les activités industrielles de la zone portuaire.

Compte tenu de l'implantation du projet dans une zone d'activités et bordée par des voies de circulation et de sites industriels, l'enjeu est jugé **faible**.

### 1.3.12 Environnement olfactif

Compte tenu de la nature du projet, de son caractère temporaire et de son environnement en zone industrielle, l'enjeu lié aux odeurs est jugé **nul**.

### 1.3.13 Environnement lumineux

L'environnement lumineux du projet est caractéristique d'une zone urbaine. Le projet s'implante en zone d'activités et à proximité de voies de circulation, dans un environnement déjà atteint par la pollution lumineuse. L'enjeu relatif aux pollutions lumineuses est jugé **nul**.





## 2 Incidences sur l'environnement

### 2.1 Incidences sur les ressources

Le process de démantèlement ne nécessite pas de consommation d'eau.

Les eaux de pluie de la plateforme seront canalisées et traitées par le système de traitement de la plateforme de CarenAntilles, actuellement présent sur site. Les eaux de pluie de la zone de démantèlement seront récupérées par la rétention mise en place, puis pompées et évacuées par la société Ecompagnie pour traitement.

De plus, rappelons que le site est implanté en dehors de périmètres de protection de captages d'Alimentation en Eau Potable (AEP).

Les incidences potentielles des activités projetées du site sur les sols et le sous-sol (eaux souterraines) sont principalement liés à la manipulation (chargement/déchargement) et à l'entreposage des matériaux et des produits liquides.

Les dispositifs de rétention seront adaptés aux caractéristiques physiques et chimiques des produits qu'ils pourraient contenir. La zone de démantèlement sera sous rétention, composée d'une bache étanche, de plaques métalliques et d'une bordure étanche périphérique en parpaings cimentés permettant de recueillir les eaux de ruissellement. Si ces eaux sont polluées, elles pourront être pompées et traitées par les filières de traitement adaptées.

Compte tenu de ces éléments et des mesures associées, l'incidence des travaux liés au projet sur la ressource en eau (tant quantitativement que qualitativement), ainsi que sur les ressources du sol et sous-sol est considérée **négligeable**.

### 2.2 Incidences sur les milieux naturels

Les travaux s'inscrivent dans une zone portuaire industrielle, déjà imperméabilisée et anthropisée, qui montre un intérêt écologique et agricole nul.

Par ailleurs, aucune zone d'inventaire ou protégée n'est recensée au droit du projet, à l'exception du Parc Naturel Marin qui concerne toute l'île de la Martinique. Seuls des espaces naturels remarquables définis par le SMVM et des Zones Humides d'Intérêt Environnemental Particulier sont présents à moins de 500 m du quai de démantèlement des navires.

Les principales sources de modification d'un équilibre biologique local sont des interventions sur le sol, les eaux et les augmentations de température. L'incidence du projet sur le milieu naturel sera **faible**.

### 2.3 Incidences sur les risques

Rappelons que la commune du Marin n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Le projet de démantèlement des navires ne nécessite aucune mesure particulière vis-à-vis de ces risques.



Le site projeté est implanté dans la zone de prescriptions particulières du Plan de Prévention des Risques naturels (PPRN) prévisibles de la commune du Marin approuvé le 30 décembre 2013 et en dehors de toute zone d'interdiction.

Toutefois, le projet intégrera les aléas naturels au travers des dispositions suivantes :

- gestion des eaux pluviales de ruissellement et évacuation des rejets jusqu'à un exutoire approprié et protégé contre l'érosion régressive ;
- le libre écoulement des eaux et les champs d'inondation ne sont pas restreints (les eaux issues de l'installation seront canalisées et évacuées pendant la durée des travaux) ;
- les travaux n'augmenteront pas le risque de mouvement de terrain ou n'en créeront pas de nouveaux sur le site et son environnement ;
- respect des normes parasismiques et paracycloniques ;
- respect des prescriptions particulières du PPRN.

Compte tenu de ces dispositions, l'incidence du projet est donc jugée **faible**.

## 2.4 Incidences sur les déplacements et le trafic

L'accès au quai se fera par la Route Nationale 5 et la rue de l'Usine du Marin. Le trafic habituel hors saison sur la RN5 est de l'ordre de 70 000 véhicules/jour en moyenne selon l'Institut d'Emission des Départements d'Outre-Mer (IEDOM). La zone industrielle portuaire est une zone réglementée et interdite au public.

Les déchets seront évacués par voie routière (puis par bateau vers la Métropole pour les déchets dangereux, les déchets de ferrailles et d'équipements électriques et électroniques, selon les filières de traitement).

L'activité de démantèlement générera un trafic d'environ 1 à 2 véhicules utilitaires légers et 1 à 2 véhicules lourds par jour. Ceci constitue une augmentation négligeable du trafic. Le surplus de véhicules légers et de camions générés par l'activité de démantèlement aura un impact non significatif sur la circulation générale au sein de la zone industrielle portuaire et au niveau de la RN5.

Au regard de ces éléments, l'incidence du projet vis-à-vis des déplacements et du trafic est considérée **négligeable**.

## 2.5 Incidences sur le bruit

Le voisinage immédiat du site est principalement constitué d'industriels en lien avec les activités portuaires et de voies de communication. Le niveau sonore de l'environnement est donc globalement élevé.

Dans le cadre du projet, les principales activités projetées à l'origine d'émissions sonores peuvent être liées à la circulation des engins et véhicules (expéditions des déchets), à la manutention des produits (chargement, déchargement de bennes), ainsi qu'aux opérations de découpe à la pelle cisaille notamment.

Les navires seront calés au sol et la stratégie de démantèlement permettra de prévenir les chutes lourdes de pièces ou du bateau.



La durée du chantier de démantèlement et donc des sources de bruit associées est limitée dans le temps, avec une durée prévisionnelle des travaux de 2 mois. L'activité sur le site sera limitée aux horaires de journées et uniquement en semaine.

Le nombre de véhicules généré par le projet est estimé à maximum 4 par jour, l'impact sonore de ces véhicules ne modifiera pas l'impact sonore de la zone déjà marqué par la forte circulation sur la RN5.

Concernant les bruits métalliques, ceux-ci seront limités à la phase de déconstruction (quelques jours) et seront réduits par la découpe de pièces de taille réduite ou suivant le besoin par la pose de pièce en bois pour amortir la chute.

Au regard de ces mesures et compte-tenu de l'absence de voisinage sensible proche du site à l'exception d'un monument historique classé, l'incidence du bruit lié aux activités en phase curage ou déconstruction sera **faible**.

## 2.6 Incidences sur les odeurs

L'éloignement des populations riveraines est de plus de 100 m, ce qui devrait atténuer les odeurs potentielles. Compte tenu de ces éléments, l'incidence liée aux odeurs du projet est **négligeable**.

## 2.7 Incidences sur les vibrations

Les équipements projetés seront utilisés de manière à éviter les nuisances vibratoires, à la fois pour un souci environnemental, de sécurité et de santé mais également pour assurer leur pérennité.

Toutefois, le trafic engendré par les travaux sera faible, et la durée du chantier de démantèlement et donc des sources de vibrations associées pouvant occasionner des nuisances pour les riverains est temporaire, estimée à 2 mois prévisionnels. Dans ces conditions, l'incidence liée aux vibrations du projet est considérée **faible**.

## 2.8 Incidences sur les émissions lumineuses

Le site est implanté dans la zone portuaire, au sein d'un environnement d'éclairage moyen à fort. L'activité sur le site sera limitée aux horaires de journées. L'incidence du chantier sur la luminosité nocturne est donc jugée **nulle**.

## 2.9 Incidences sur les rejets atmosphériques

Les principaux rejets atmosphériques seront des rejets diffus, à savoir des poussières métalliques liées à la découpe, les gaz utilisés pour la découpe (oxygène et butane et les gaz d'échappement (notamment le dioxyde de carbone) liées à la circulation des véhicules transitant sur le site.

Des contrôles des engins et poids lourds seront réalisés sur site, et la société METALDOM s'engage à réduire au maximum les temps d'attente moteur allumé.

Les émissions atmosphériques du projet seront faibles car :

- limitées dans le temps (durée totale du chantier de 2 mois) ;
- en quantité très faible du fait de la faible circulation engendrée par le projet et de la technique de découpe employée.



L'incidence des rejets atmosphériques du projet est donc jugée **faible**.

## 2.10 Incidences sur la gestion des déchets

Les travaux de démantèlement génèreront des déchets issus de la coque lors de la phase de déconstruction, qui suivront le cheminement des filières de traitement, de transformation ou d'élimination.

Leur évacuation s'effectuera suivant un flux le plus continu possible de manière à réduire au minimum le temps de stockage sur site.

Si un stockage provisoire de certains types de déchets s'avère nécessaire, celui-ci est réalisé conformément à la réglementation et fait l'objet d'une surveillance adaptée.

METALDOM s'assurera de la traçabilité complète des opérations par le suivi des BSD, BSDD et BSDA, et conservera une copie et enregistrement de tous les tickets de pesée.

La gestion des déchets générés par le démantèlement des navires CAPAG sera en adéquation avec le Plan de Prévention et de Gestion des déchets de Martinique (PPGDM) approuvé en novembre 2019. L'incidence de la gestion des déchets liée au projet peut donc être considérée comme **faible**.

## 2.11 Incidences sur le climat

La production de gaz à effet de serre générée par le projet sera principalement du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) en lien avec le trafic des engins présents sur le site et des véhicules d'apports et d'expédition des intrants et des sortants. Les émissions de GES générées par le projet seront réduites au maximum et limitées dans le temps.

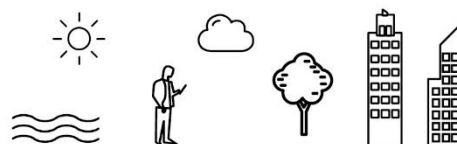
Le projet ne remettra pas en cause l'atteinte des objectifs du Plan Climat National, du Schéma Régional Climat Air Energie de la Martinique, et du Plan Climat Air Energie Territorial de l'Espace Sud qui concernent la commune du Marin.

Le projet cherchera à réduire les consommations énergétiques inutiles et à obtenir le meilleur taux d'utilisation des équipements possible. Cette optimisation permettra de réduire les consommations inutiles résultant des temps d'attente et des arrêts fréquents des équipements.

La surveillance de l'utilisation de l'énergie par relevés périodiques des compteurs, la sensibilisation du personnel aux économies d'énergie, le suivi des consommations de carburant, et l'utilisation de véhicules et d'engins conformes à la réglementation viseront à réduire et à rationaliser la consommation d'énergie sur le site. Au regard de ces éléments, l'incidence du projet est jugée **faible**.

## 2.12 Incidences sur le patrimoine, le cadre de vie et la population

Compte-tenu la nature fortement anthropisée de la zone d'activité aux abords du site et l'absence de sites sensibles à l'exception d'un monument historique dans un périmètre de 500 m autour de la



parcelle concernée par le projet, celui-ci aura donc une incidence jugée **faible** sur le patrimoine architectural, culturel, archéologique et le paysage.

L'incidence du projet vis-à-vis des activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements) et l'usage du sol est également jugée **faible**.

Le projet permettra de créer des emplois temporaires et s'inscrit dans une démarche de protection des habitats littoraux et de sécurisation des activités du Grand Port Maritime de la Martinique. Dans ce contexte, l'incidence du projet sur les activités socio-économiques est jugée comme **positive**.



### 3 Synthèse des principales incidences et mesures

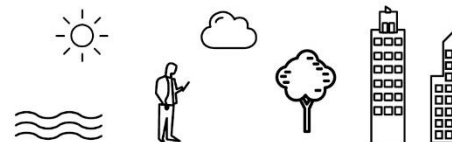
La synthèse des incidences du projet sur l'environnement est présentée dans le tableau ci-après. Les incidences sont évaluées directement avec la prise en compte de ces mesures, selon une cotation qualitative en cinq niveaux :

- **Incidence forte,**
- **Incidence modérée,**
- **Incidence faible,**
- **Incidence négligeable ou nulle,**
- **Incidence positive.**

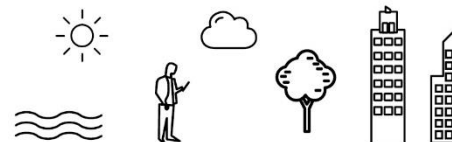


Tableau 1 : Synthèse des incidences environnementales du projet

Thématique	Synthèse des enjeux de l'état actuel (cf. §4.9)	Description des incidences et mesures	Evaluation des incidences
<b>Milieu physique</b>			
Ressources en eau	Nul	<p>Le projet ne générera aucune consommation d'eau.</p> <p>Le projet ne générera qu'un faible rejet d'eaux pluviales liées au ruissellement sur la plateforme des équipements annexes. Ce rejet sera collecté et traité par le traitement déjà en place sur le site de CarenAntilles. Cette activité sera similaire à celle déjà existante sur le sujet. Le projet n'augmentera ni qualitativement ni quantitativement les rejets actuels de CarenAntilles.</p> <p><b>M1</b> - Mise en place d'une zone de rétention (bâche étanche, de plaques métalliques et d'une bordure étanche périphérique en parpaings cimentés) au droit de la zone de dépollution pour capter et traiter les eaux potentiellement polluées.</p> <p><b>M2</b> - Les eaux de pluie associées aux zones techniques annexes seront collectées et traitées par le système de CarenAntilles.</p>	Faible
Ressources du sol et sous-sol	Nul	<p>Le projet est implanté sur des zones imperméabilisées.</p> <p>Les dispositions prises pour collecter et traiter les eaux pluviales de voiries (voir ci-dessus) devraient également permettre de se prémunir de toutes contaminations du sol et sous-sol en cas de déversement accidentel.</p> <p><b>M3</b> - Les dispositifs de rétention seront adaptés aux caractéristiques physiques et chimiques des produits stockés.</p> <p><b>M4</b> - Le site sera régulièrement entretenu et nettoyé et les déchets seront correctement gérés et stockés.</p>	Faible
<b>Milieus naturels</b>			
Milieus naturels	Faible	Le projet s'inscrit dans une zone portuaire industrielle, déjà imperméabilisée et anthropisée, qui montre un intérêt écologique et agricole nul.	Faible

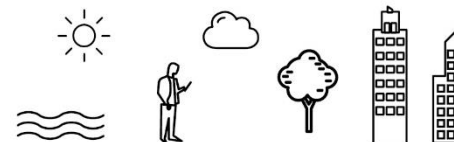


Thématique	Synthèse des enjeux de l'état actuel (cf. §4.9)	Description des incidences et mesures	Evaluation des incidences
		Par ailleurs, aucune zone d'inventaire ou protégée n'est recensée au droit du projet, à l'exception du Parc Naturel Marin qui concerne toute l'île de la Martinique.	
<b>Risques</b>			
Risques technologiques	<b>Nul</b>	Le site projeté n'est pas concerné par un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) et n'est pas impacté par un périmètre d'exposition aux risques.	<b>Nulle</b>
Risques naturels	<b>Faible</b>	Le site projeté est implanté dans la zone de prescription du Plan de Prévention des Risques naturels (PPRN) prévisibles de la commune du Marin approuvé le 30 décembre 2013 et en dehors de toute zone d'interdiction. Le site projeté est localisé en zone réglementaire « jaune » soumise aux prescriptions particulières. Le projet sera conforme aux normes parasismiques et paracycloniques, et à ces prescriptions.	<b>Faible</b>
Risques sanitaires	-	Compte-tenu du contexte environnemental existant, des dispositions qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet, aucun scénario d'exposition des populations riveraines n'a été retenu dans le cadre du projet.	<b>Faible</b>
<b>Milieu humain</b>			
Trafic routier	<b>Faible</b>	Le trafic généré par l'activité de démantèlement est estimé à maximum 4 camions/jour en moyenne. Toutefois, le nombre de rotation de ces camions sera variable suivant les journées. Les rotations de véhicules auront lieu de 7h à 13h et sur la semaine (pas d'activité le week-end).  L'activité de démantèlement génèrera un trafic d'environ 1 à 2 véhicules utilitaires légers et 1 à 2 véhicules lourds par jour. Ceci constitue une augmentation négligeable du trafic. Le surplus de véhicules légers et de camions généré par l'activité de démantèlement aura un impact non significatif sur la circulation générale au sein de la zone industrielle portuaire et au niveau de la RN5.	<b>Faible</b>

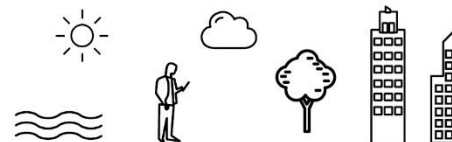




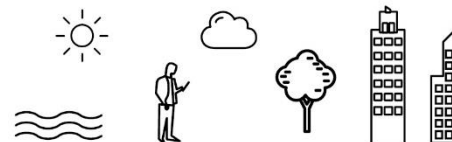
Thématique	Synthèse des enjeux de l'état actuel (cf. §4.9)	Description des incidences et mesures	Evaluation des incidences
		<p><b>M5</b>– Ensemble de mesures visant à limiter l'incidence sur les déplacements et le trafic (entretien et respect des contrôles réglementaires des véhicules, sensibilisation des chauffeurs pour adopter les réflexions d'une éco-conduite citoyenne, respect des charges utiles réglementaires, capacité des véhicules optimisée).</p> <p><b>M6</b> – Ensemble de mesures visant à résoudre les problèmes de sécurité cruciaux liés au transport, de réduire les croisements des poids lourds et véhicules à l'entrée du site, de sécuriser les accès et d'améliorer la sécurité du personnel (voies adaptées, organisation du site, signalétique, organisation des stationnements).</p>	
Bruit	Faible	<p>Le voisinage immédiat du site est principalement constitué d'industriels et de voies de communication.</p> <p>Dans le cadre du projet, les principales activités projetées à l'origine d'émissions sonores peuvent être liées à la circulation des engins et véhicules (apports et expéditions des déchets) et à la manutention des produits (chargement, déchargement de bennes) ainsi qu'aux équipements (opérations de découpe à la pelle cisaille notamment).</p> <p><b>M7</b> – Ensemble de mesures visant à limiter l'incidence liée au bruit du projet (navires calés au sol, stratégie de démantèlement permettant de prévenir les chutes lourdes de pièces ou du bateau, véhicules et engins transitant sur le site conformes aux dispositions en vigueur, limitation des vitesses de circulation et du nombre de véhicule transitant sur le site).</p>	Faible
Odeurs	Nul	<p>Il est possible que lors de l'utilisation du butane sur certaines pièces, ces gaz soient une source d'odeur. Cependant ces odeurs seront limitées dans le temps et temporaires.</p> <p>De plus, l'éloignement des populations riveraines est de plus de 100 m, ce qui atténue les odeurs potentielles.</p>	Faible
Vibrations	Faible	<p>Des vibrations ponctuelles et très localisées pourront être générées par les véhicules et engins intervenant sur le site.</p> <p>Les engins seront conformes à la réglementation en vigueur.</p>	Faible



Thématique	Synthèse des enjeux de l'état actuel (cf. §4.9)	Description des incidences et mesures	Evaluation des incidences
Emissions lumineuses	Nul	Le site est situé dans la zone portuaire, au sein d'un environnement d'éclairage moyen à fort. L'activité sur le site sera limitée aux horaires de journées entre 7h et 13h (pas de travaux de nuit).  Par ailleurs, rappelons que la voie d'accès au site dispose de l'éclairage public permanent la nuit, et que les premières habitations sont relativement éloignées.	Nulle
Rejets atmosphériques	Faible	Le projet ne sera à l'origine d'aucune émission atmosphérique canalisée permanente. Les principaux rejets atmosphériques seront des rejets diffus, à savoir les poussières de découpe, les gaz de découpe et les gaz d'échappement (notamment le dioxyde de carbone) liées à la circulation des véhicules transitant sur le site.  <b>M8</b> – Ensemble de mesures visant à limiter l'incidence des rejets atmosphériques du projet (choix des méthodes de découpe, entretien des véhicules, camions conformes aux normes en termes de rejets de gaz d'échappement, capacité des véhicules optimisée, respect des règles de limitation de vitesse, imperméabilisation pour supprimer les envols de poussières). L'ensemble de ces dispositions limitera les rejets atmosphériques du projet (poussières, gaz d'échappement).	Faible
Gestion des déchets	-	Les travaux de démantèlement généreront des déchets issus de la coque lors de la phase de déconstruction, qui suivront le cheminement des filières de traitement, de transformation ou d'élimination.  Leur évacuation s'effectue suivant un flux le plus continu possible de manière à réduire au minimum le temps de stockage sur site. Si un stockage provisoire de certains types de déchets s'avère nécessaire, celui-ci est réalisé conformément à la réglementation et fait l'objet d'une surveillance adaptée.  Un suivi (BDS et tickets de pesée) précisant l'ensemble des déchets produits, leurs compositions, les quantités, leurs modalités de transport et d'élimination finale, seront réalisés par Métaldom. Notons que Métaldom privilégie les solutions de traitement locales.	Faible



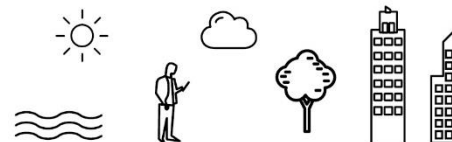
Thématique	Synthèse des enjeux de l'état actuel (cf. §4.9)	Description des incidences et mesures	Evaluation des incidences
		<p><b>M9</b> – En attente de collecte et d'élimination, les déchets seront entreposés dans des conditions telles qu'ils ne généreront pas d'incidences (stockage sur rétention et sur des aires imperméabilisées). Ils seront évacués vers des filières de gestion appropriées et agréées. La gestion des déchets générés par le projet est en adéquation avec le PPGDM.</p>	
Climat	Faible	<p>La production de gaz à effet de serre générée par le projet sera principalement du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) en lien avec le trafic des engins présents sur le site et des véhicules transportant les déchets issus du démantèlement.</p> <p><b>M8</b> – Ensemble de mesures visant à limiter l'incidence des rejets atmosphériques du projet (choix des méthodes de découpe, entretien des véhicules, camions conformes aux normes en termes de rejets de gaz d'échappement, capacité des véhicules optimisée, respect des règles de limitation de vitesse, imperméabilisation pour supprimer les envols de poussières). L'ensemble de ces dispositions limitera les rejets atmosphériques du projet (poussières, gaz d'échappement).</p>	Faible
Consommations énergétiques	Nul	<p>La consommation énergétique générée par le projet sera principalement à la découpe et au trafic des engins présents sur le site et des véhicules transportant les déchets issus du démantèlement.</p> <p><b>M10</b> – Ensemble de mesures visant une utilisation rationnelle de l'énergie (information et sensibilisation du personnel aux économies d'énergie, suivi des consommations de carburant, utilisation de véhicules et d'engins conformes à la réglementation, entretien des équipements et des véhicules).</p>	Faible
Patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager	Faible	<p>L'analyse de la sensibilité environnementale de la zone d'implantation du projet a montré que le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection d'un site naturel inscrit ou protégé et qu'il n'est concerné par aucun zonage au titre de la protection du patrimoine archéologique.</p>	Faible



Thématique	Synthèse des enjeux de l'état actuel (cf. §4.9)	Description des incidences et mesures	Evaluation des incidences
		Il est toutefois situé dans le périmètre de protection d'un site classé monument historique par arrêté du 17 juillet 2012 : le Domaine de l'Habitation Montgérald (référence PA00125550), situé à environ 200 m de la parcelle du projet.  Rappelons, que le projet se situe au sein de l'aire de carénage de CarenAntilles, qui est déjà un site industriel.	
Activités humaines	Nul	Le projet s'inscrit dans une zone portuaire industrielle, déjà anthropisée, et qui montre un intérêt écologique et agricole mineur et au droit d'un terrain destiné à accueillir des activités de carénage.  Par ailleurs, il est localisé en dehors de tout espace naturel protégé et agricole.	Faible
Aspects socio-économiques	-	Le projet permettra de créer des emplois temporaires et s'inscrit dans une démarche de protection des habitats littoraux et de sécurisation des activités du Grand Port Maritime de la Martinique.	Positive

Les incidences du projet sur l'environnement seront **faibles à nulles**. Notons également que des mesures seront mises en œuvre pour limiter les incidences.

De plus, le projet aura une incidence **positive** sur le volet socio-économique avec la création d'emplois temporaires et la mise en œuvre d'une démarche de protection des habitats littoraux et de sécurisation des activités du Grand Port Maritime de la Martinique.



## 4 Évaluation des Risques Sanitaires

L'évaluation des risques sanitaires a permis d'identifier les scénarii d'exposition à partir des sources de risques, des vecteurs de transfert et des cibles potentielles.

Pour qu'un risque sanitaire existe il faut la présence impérative de ces trois éléments :

- Source : une émission d'un produit pouvant présenter un risque pour la santé
- Vecteur : une voie d'émission de ce produit dans l'environnement
- Cible : des populations pouvant être exposées au produit

La première phase de l'évaluation des risques sanitaires est de vérifier si ces paramètres sont susceptibles d'apparaître sur le site. Si l'un de ces éléments vient à manquer, alors il n'y a pas de risque sanitaire.

Les différentes sources potentielles du site ont été étudiées et sur la base du fonctionnement du site et des produits présents.

Nous n'avons retenu aucune source d'émission à risque générée par les activités de METALDOM au droit du site de CarenAntilles.

En l'absence de source d'émission à risque générée par le site, nous pouvons conclure que les activités de METALDOM au droit site de CarenAntilles ne sont pas susceptibles d'être à l'origine d'impact significatif sur la santé des populations présentes dans son environnement immédiat.



## 5 Modalités de suivi des mesures

Les modalités de suivis associés aux mesures proposées sont présentées dans le tableau page suivante.



Tableau 2 : Synthèse des mesures et dispositions qui seront mises en place par le site pour limiter et réduire les incidences

N°	Mesures et dispositions qui seront mises en place par le site pour limiter et réduire les incidences	Modalité de suivis	Performance attendue
M1	Mise en place d'une zone de rétention (bâche étanche, de plaques métalliques et d'une bordure étanche périphérique en parpaings cimentés) au droit de la zone de dépollution pour capter et traiter les eaux potentiellement polluées.	Inspection visuelle périodique afin de vérifier l'étanchéité de la zone de rétention	Prévenir toute pollution des eaux, et toute infiltration dans les sols et sous-sol
M2	Les eaux pluviales des zones techniques annexes seront collectées et traitées par le système de CarenAntilles.	Surveillance visuelle du bon fonctionnement du système de collecte et de traitement Vérification des analyses du système par CarenAntilles	Assurer la captation et le traitement de l'ensemble des eaux pluviales de la zone
M3	Les dispositifs de rétention seront adaptés aux caractéristiques physiques et chimiques des produits stockés.	Inspection visuelle périodique des rétentions et des cuves de manière à vérifier leur étanchéité	Prévenir toute infiltration dans les sols et sous-sol
M4	Le site sera régulièrement entretenu et nettoyé et les déchets seront correctement gérés et stockés.	Vérification visuelle du respect des aires de stockage et de leur propreté	Limiter les risques de pollution des eaux de voiries et des sols
M5	Ensemble de mesures visant à limiter l'incidence sur les déplacements et le trafic (entretien et respect des contrôles réglementaires des véhicules, sensibilisation des chauffeurs pour adopter les réflexions d'une éco-conduite citoyenne, respect des charges utiles réglementaires, capacité des véhicules optimisée).	Contrôle de la vitesse de circulation et de la conformité des véhicules avec la réglementation	Limiter les incidences du projet sur le trafic routier
M6	Ensemble de mesures visant à résoudre les problèmes de sécurité cruciaux liés au transport, de réduire les croisements des poids lourds et véhicules à l'entrée du site, de sécuriser les accès et d'améliorer la sécurité du personnel (voies adaptées, organisation du site, signalétique, organisation des stationnements).	Vérification du respect des signalisations et des balisages, des zones de stationnement autorisées et des itinéraires à emprunter	Garantir la limitation des trajets de véhicules et d'engins sur site et leur permettre une évolution en toute sécurité



N°	Mesures et dispositions qui seront mises en place par le site pour limiter et réduire les incidences	Modalité de suivis	Performance attendue
M7	Ensemble de mesures visant à limiter l'incidence liée au bruit du projet (navires calés au sol, stratégie de démantèlement permettant de prévenir les chutes lourdes de pièces ou du bateau, véhicules et engins transitant sur le site conformes aux dispositions en vigueur, limitation des vitesses de circulation et du nombre de véhicule transitant sur le site).	Evaluation des niveaux sonores en limite de propriété comparativement au bruit de la zone portuaire industrielle	Emissions sonores conformes aux seuils règlementaires
M8	Ensemble de mesures visant à limiter l'incidence des rejets atmosphériques du projet.	Vérification des méthodes de découpe, de la conformité des véhicules avec les normes en termes de rejets de gaz d'échappement et de l'imperméabilisation des sols	Limiter l'incidence liée aux envois de poussières et aux gaz d'échappement
M9	En attente de collecte et d'élimination, les déchets seront entreposés dans des conditions telles qu'ils ne généreront pas d'incidences (stockage sur rétention et sur des aires imperméabilisées). Ils seront évacués vers des filières de gestion appropriées et agréées. La gestion des déchets générés par le projet est en adéquation avec le PPGDM de novembre 2019.	Suivi précisant l'ensemble des déchets produits, leurs compositions, les quantités, leurs modalités de transport et d'élimination finale, avec émission d'un bordereau de suivi pour les déchets dangereux	Gestion adaptée des déchets
M10	Ensemble de mesures visant une utilisation rationnelle de l'énergie (information et sensibilisation du personnel aux économies d'énergie, suivi des consommations de carburant, utilisation de véhicules et d'engins conformes à la réglementation, entretien des équipements et des véhicules).	Surveillance de l'utilisation de l'énergie et de sa performance avec réalisation de relevés périodiques des compteurs et suivi des consommations d'électricité	Optimiser la consommation d'énergie





## 6 Articulation du projet avec les plans, schémas et programmes

Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE 2016-2021 de la Martinique approuvé par arrêté préfectoral n°2015511-0057 du 30 novembre 2015.

Le projet est compatible avec le Contrat de milieu en vigueur sur la commune du Marin : le Contrat Littoral Sud signé le 11 juillet 2019 pour une durée de 5 ans.

Le projet se situe en zone « UE1 », zone urbaine, du Plan Local d'Urbanisme de la commune du Marin. Aucune servitude d'utilité publique ne s'applique au droit du projet. Le projet est compatible avec le document d'urbanisme en vigueur.

Le projet s'insère dans le zonage « espaces urbains à densifier », du Schéma e Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud de la Martinique (CAESM), approuvé le 25 septembre 2018.

La commune du Marin est concernée par la Loi Littoral (commune classée car riveraine de la mer). Le projet de démantèlement des navires CAPAG est compatible avec la Loi Littoral.

Le projet est compatible avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) / Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) servant également de Schéma Régional de Cohérence Territorial (SRCT) puisqu'il se situe dans une zone d'urbanisation et hors du zonage « Protections fortes du SAR ».

D'après le zonage des 50 pas géométriques (bande littorale de 81,20 m propriété de l'État), le site du projet appartient au domaine public maritime. Il s'agit d'un espace urbain (U) dont la localisation est justifiée par une nécessité économique de desserte par voie maritime. L'adaptation, la réfection et l'extension limitée des constructions existantes y sont autorisées.

La commune du Marin est classée en zone de montagne par arrêté du 29 janvier 1982. Toutefois, le projet est situé à proximité immédiate de la Baie du Marin sur une zone littorale à faible altitude, il n'est donc pas concerné par la Loi Montagne.

Le site du projet est situé en zone de prescriptions particulières du Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) en vigueur, approuvé par arrêté préfectoral n°2013364-0019 du 30 décembre 2013.

Tous les travaux y sont autorisés sous réserve du respect des prescriptions.

Le site portuaire de CarenAntilles respecte les normes parasismiques, paracycloniques et les prescriptions du PPRN.

Le projet de démantèlement des navires CAPAG respectera également ces normes et prescriptions.

Le projet est compatible avec le PPRN de la commune du Marin.

Le projet ne se situe pas en zone avec des risques littoraux ou érosifs, ni en zone inondable. Il est donc compatible avec le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) de la Martinique, approuvé par arrêté préfectoral n°201511-0058 du 30 novembre 2015.



## 7 Conditions de remise en état du site après travaux

Après la fin du chantier de démantèlement, le site sera remis dans l'état initial, tel que convenu avec le propriétaire, CarenAntilles.

Dès l'arrêt du chantier, le site sera débarrassé des installations (containers, fûts, rétention, ...) et des déchets, puis nettoyé.

Les déchets résultants de ces opérations seront évacués en fonction de leurs caractéristiques vers des filières régulièrement autorisées.

En outre, METALDOM laissera le site dans un état tel qu'il ne s'y manifeste aucun danger ou impact pour l'environnement.

