

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE

ENQUETE PUBLIQUE

Du 6 mars 2017 au 7 avril 2017



Demande formulée par le CHANTIER NAVAL de MARSEILLE pour être autorisé à exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement les formes 8/9/10

ENQUETE PUBLIQUE FORMULEE PAR LE CHANTIER NAVAL DE
MARSEILLE DONT L'OBJET EST LA DEMANDE
D'AUTORISATION D'EXPLOITATION AU TITRE DES
INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT DES FORMES 8.9.ET 10

RAPPORT
DU COMMISSAIRE
ENQUETEUR

PREMIERE PARTIE

LE RAPPORT

SOMMAIRE

1 ERE PARTIE LE RAPPORT

1 GENERALITES CONCERNANT LE PROJET MIS L'ENQUETE

- 1.1 préambule
- 1.2 objet de l'enquête
 - 1.2.1 Qualité du demandeur
 - 1.2.2 Garanties financières
 - 1.2.3 Contenu de l'enquête
- 1.3 cadre juridique
- 1.4 procédure
- 1.5 Etat actuel des sites
 - 1.5.1 Description des sites
 - 1.5.2 Activités exercées
- 1.6 Etat à venir des sites
 - 1.6.1 Sur les formes 8 et 9
 - 1.6.1.1 Travaux prévus
 - 1.6.1.2 Cout
 - 1.6.2 Sur la forme 10
 - 1.6.2.1 Travaux prévus
 - 1.6.2.2 Cout

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- 2.1 Désignation du commissaire enquêteur
- 2.2 Modalités de l'enquête
 - 2.2.1 Préparation et organisation de l'enquête
 - 2.2.2 Contacts préalables
 - 2.2.3 Visite des lieux
- 2.3 Informations du public
 - 2.3.1 Publicité légale
 - 2.3.2 Affichage
- 2.4 Composition et conformité du dossier
 - 2.4.1 Avis de la commission environnementale (2)
- 2.5 Réception du public et mise à disposition du dossier
 - 2.5.1 Observation du public
 - 2.5.2 Saisine du maitre d'ouvrage
 - 2.5.3 Réponse du maitre d'ouvrage /analyse
- 2.6 Clôture de l'enquête et bilan de l'enquête

2 EME PARTIE LES CONCLUSIONS (document séparé)

PREMIERE PARTIE LE RAPPORT

1 GENERALITES CONCERNANT LE PROJET MIS A L'ENQUETE

1.1 préambule

Les formes 8,9 et 10 font partie du périmètre du GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE .Ces formes ont été attribuées en exploitation après appel d'offre à la société CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE (CNM).

La CNM est une filiale du chantier naval italien SAN GIOGIO DEL PORTO pour 66% et de COSTA pour 34%. La CNM a été créé en 2010 pour reprendre l'exploitation de réparation navale lourde sur le GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE.

Dès 2010 la CNM a repris à l'UNION NAVAL DE MARSEILLE, les activités de cette dernière exercées sur les formes 8 et 9 .Cette information a été communiquée aux autorités préfectorales en date du 25 février 2014.

La forme 10 mise en service en 1975 a été utilisée pour la dernière fois en 2001. Cet abandon de gestion d'exploitation sur la forme 10 a conduit le GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE a lancé une consultation en vue d'attribution.

Le groupement constitué de CNM, SAN GIOGIO DEL PORTO et MARIOTTI a obtenu cet appel d'offre.

La forme 10 est une cale sèche destinée à accueillir des navires de forme et de caractéristiques importantes (de plus de 300m de long).

Il faut préciser qu'un arrêté préfectoral du 20/11/2007 régie l'activité des formes 8 et 9.

En 2015un processus volontariste de la part de CNM avait été lancé pour une régularisation des autorisations d'exploitation .ceci a conduit la société a réalisé les études d'impact et de danger pour avoir la confirmation des modalités d'une activité en matière de réparation navale sur les formes 8 et 9.le CNM a continué pour une relance sur la forme 10.

1.2 Objet de l'enquête

1.2.1 Qualité du demandeur

Le projet est porté par le CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE.

On peut ainsi prendre connaissance de l'ensemble des informations rattachées à cette structure à savoir ;

Nom de l'exploitant : CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE
Forme juridique : société par actions simplifiées à associés (SASU)
Adresse du siège : GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE porte 4 13334 MARSEILLE cedex 15
NO D'IMMATRICULATION : 521974493RCS Marseille
NO SIRET/ CODE NAF : 52197449300020/3315Z

1.2.2 Garanties financières

Il s'agit d'une disposition visée par l'art L 5111-1 du code l'environnement qui prévoit la nécessité de mettre en place des garanties financières afin de couvrir les risques suivants :

-L'évacuation et l'élimination des produits dangereux ainsi que des déchets présents sur le site.

- Des interdictions ou limitations d'accès au site
- La suppression des risques d'incendie et d'explosion
- La surveillance des effets de l'installation sur son environnement

Le dossier versé à l'enquête donne le détail des calculs conduisant à ces montants et on peut effectivement noter que :

Pour les formes 8 et 9 le bilan du montant total des garanties est de 93.333^e

Pour la forme 10 celui-ci s'élève à 57495^e.

1.2.3 Contenu de l'enquête

Avant d'aborder le contenu de l'objet de l'enquête publique il faut procéder à une analyse des activités effectuées par la SOCIETE CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE.

Les activités actuelles qu'exerce cette société sur les formes 8 et 9 sont

- carénage et arrêts techniques
- réparation après avaries
- travaux d'escale
- travaux de réparation ou d'entretien en mer
- travaux d'équipement et de transformation
- travaux de nettoyage et de décapage des coques

Tout ceci fait l'objet de description technique très précise au sein du dossier.

Pour effectuer ces tâches la société dispose de moyens identifiés il s'agit de :

- 3 ateliers (mécanique /chaudronnerie/logistique)
- 1 magasin
- divers locaux (bureau/ce/et ...)
- zone de stockage

Au-delà de ces activités de base qui montrent le savoir-faire de l'entreprise, celle-ci a sollicité des services ad hoc les autorisations qui s'imposent pour développer des activités toujours liées au chantier naval.

Activités qui devraient lui permettre d'obtenir de nouveaux marchés sur le plan économique.

Toujours pour les formes 8 et 9 ces activités nouvelles seraient :

*utilisation d'un hangar de grande dimension (195 M*32M) situé à proximité de ces formes.

Ce hangar serait dédié à :

- du stockage : en effet afin de pouvoir procéder à des renouvellements d'équipement, il est important d'identifier un lieu permettant de stocker les biens qui seront à terme mis sur les navires (ex fauteuil, sièges, lit, autres ...)
- de la chaudronnerie et serrurerie en complément de l'atelier de chaudronnerie déjà existant permettant de répondre à la demande des armateurs.
- regroupement des déchets et leur tri .Dans cette opération le volet environnemental est plus affuté permettant à l'entreprise d'identifier un lieu où les déchets de leurs

activités seraient regroupés et triés en vue de leurs expéditions vers des sites répondant à leurs caractéristiques. Aucun traitement de déchets ne se fera.

-découpage de bois, les travaux sur navire nécessitent des opérations de découpage et à ce titre compte tenu de l'importance des dimensions ce hangar répond aux attentes.

A ce sujet, il faut noter que le plan d'emprise de l'enquête publique sépare le hangar en deux parties .Seule l'une des deux parties est concernée par l'enquête.

*installation d'une cuve cryogénique d'oxygène de 5000l. Il s'agit d'une pièce indispensable en vue d'effectuer des opérations de soudure nécessaire dans l'entretien des navires .Cette cuve dont la capacité a été tarée représente le besoin en matière initiale afin de réaliser ces travaux.

* réalisation de réseaux fixes en oxygène et acétylène autour des formes .Cette mesure devrait permettre de pouvoir effectuer des opérations nécessitant l'usage de ces deux matières de façon plus rationnelle.

* découpage et démontage des navires (ou démantèlement) .Il s'agit d'une activité importante et nécessitant un savoir-faire .LE CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE partie intégrante d'un groupe plus important (cf. ci avant) se devait de disposer de ces activités pour répondre au marché économique et éviter que les navires concernés par ces opérations de démantèlement ne soient dirigés vers d'autres opérateurs. Cependant cette activité même si elle est demandée dans le dossier d'enquête reste une activité MINEURE. En effet comme il a été précisé ci avant le groupe dispose d'autres sites vers lesquels les opérations de démantèlement seront orientées dans sa plus grande partie à savoir les sites de PIOBINO et GENES (Italie).

*à ces activités nouvelles vient s'ajouter une régularisation d'activité, »L'activité peinture de navires ». Celle-ci existait et était utilisée sans jamais, en fonction des normes et des règlements, avoir été officialisée .Dans cette enquête publique d'un commun accord entre la société CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE et les autorités cette activité sera intégrée à l'objet de cette enquête.

Concernant la forme 10 l'enquête publique porte sur l'octroi à cette forme des activités actuelles exercées par les formes 8 et 9 (cf. début de paragraphe) .La forme 10 devrait être dotée des mêmes activités de base dévolues aux formes 8 et 9 (y compris la régularisation de l'activité peinture).

La forme 10 dispose aussi d'un atelier de 430m2 et de moyens adaptés tels que grue et grappin.

A propos du découpage /démontage des navires (ou démantèlement) et quel que soit la forme (activité mineure et accessoire) le dossier mis à l'enquête précise certains points très importants à savoir :

-aucune opération de désamiantage n'aura lieu sur le site .Les matériaux susceptibles de contenir de l'amiante seront emballés et évacués vers des filières agréées.

-aucune opération de découpage/traitement de produits dangereux ne sera réalisée sur le site.

-une procédure détaillée fixe l'ensemble des opérations à accomplir dans chaque cadre précis.

Il a été établi entre les zones compte tenu de leur éloignement un plan de connectivités entre les installations .Ceci permet de mieux comprendre les flux de circuits de matières et de produits.

1.3 Le cadre juridique

Les articles L122-1 et R 122-7 du code de l'environnement (ainsi que les articles R512-2 à R512-10 du livre du dit code) prévoient dans ces dispositions de saisir l'autorité environnementale sur une demande d'exploitation.

Le dossier concernant la gestion et l'exploitation des formes 8 ,9 et 10 entre totalement dans ce dispositif.

Les travaux devant être réalisés et demandés par le CNM nécessitent la saisine de cette instance .L'autorité environnementale a été appelée à se prononcer sur le dossier soumis comprenant :

- étude d'impact
- étude de dangers
- évaluations des incidences NATURA 2000

La DREAL instance administrative par délégation du PREFET a donné son avis sur ce dossier. Le secteur du projet est situé dans une **zone d'activité industrialo-portuaire de MARSEILLE** et dans une zone peu urbanisée.

Le CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE dispose déjà pour ces activités sur les formes 8 et 9 d'un arrêté préfectoral en date du 20 novembre 2007.

Un paragraphe particulier du présent rapport (2.4.1 est prévu pour les commentaires des avis donnés par l'autorité environnementale).

1.4 la procédure

Les textes régissant de tel dossier obligent que :

Le projet soit soumis à l'autorité environnementale pour analyse et avis. Ce projet est soumis après à enquête publique.

À l'issue de l'enquête publique et après que le commissaire enquêteur ait rendu son rapport accompagné de ses conclusions, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation demeure être le PREFET DES BOUCHES DU RHONE. Ce dernier après avoir eu l'avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) prendra l'arrête préfectoral stipulant soit un refus soit une autorisation.

1.5 état actuel des sites

1.5.1 Description des sites

Les formes 8,9 et 10 se trouvent à l'intérieur du domaine dénommé GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE.

L'activité exercée par le CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE et faisant l'objet de cette enquête publique porte sur une superficie de 90.000m² dont 25000 m² sont dédiés aux formes 8 et 9.

Les formes 8 et 9 se situent dans Marseille 15em (parcelle no OH) et 16 me (parcelle no OK) alors que la forme 10 se trouve dans le 16em arrondissement de MARSEILLE. Elles disposent de caractéristiques particulières :

Forme 8 : 320 L*50 l*12 h soit 192000m³

Forme 9 : 250 L*7 l*9 h soit 83250 m³

Alors que la forme 10 a :465 L*85 l*11 h soit 434775m³.

La situation géographique montre que les formes 8 et 9 sont à proximité alors que la forme 10 est très éloignée des deux autres.

1.5.2 activités exercées à ce jour

Comme il a été exposé dans le paragraphe précédent (objet de l'enquête) les formes 8 et 9 sont déjà en activités .Elles assurent déjà des activités de :

Carénage et arrêts techniques

Réparations après avaries

Travaux d'escale

Travaux de réparation ou d'entretien en mer

Travaux d'équipements et transformations de tous types

Sur les forme 8 et 9 il est aussi exercé une activité peinture mais celle -ci n'ayant pas fait l'objet des autorisations ad hoc, elle fera l'objet de l'enquête pour régularisation .Pour mener à bien ces activités effectuées sur les formes 8 et 9 l'entreprise dispose de moyens humains mais surtout de locaux adaptés . C'est ainsi que l'on trouve :

Des ateliers

Un magasin

Divers locaux

Zone de stockage

Pour ce qui est de la forme 10 elle est vierge à ce jour de toutes activités .De ce fait l'objet de l'enquête portera sur l'attribution des activités actuelles exercées sur les forme 8 et 9 (y compris la régularisation de « peinture ») à la forme 10.

Pour ce qui est du démantèlement, la demande porte sur les trois formes.

1.6 état avenir des sites

1.6.1 Sur les formes 8 et 9

Dans le cadre de l'enquête il est demandé des activités nouvelles à d'évoluer aux formes 8 et 9.

Il s'agit de

*l'activité peinture, qui tout en étant déjà exercée, sera dans le dossier d'enquête pour une régularisation. Cette activité est très importante pour la société car elle se trouve à la conclusion des travaux opérés sur les navires. Elle représente un fort potentiel économique. Les dossiers versés à l'enquête montrent de façon très rationnelle les mesures prises pour éviter tous dangers.

Le dossier initial porte aussi sur

*l'utilisation d'un hangar dont le gabarit est exceptionnel (6240m²) doté d'un pont roulant d'une très grande puissance et dont la superficie offre de grandes perspectives notamment pour :

- le stockage de matière première mais aussi de pièces à réparer
- la chaudronnerie/ serrurerie malgré un atelier déjà existant
- transit c'est à dire les pièces, les parties de navires en attente d'être remontées ou acheminées vers un autre lieu.
- regrouper et trier les déchets. Cette activité montre la prise de conscience de l'entreprise face aux enjeux liés à l'environnement .Ce hangar pourra permettre à l'entreprise de sélectionner les déchets issus de son activités et mettre en place les circuits d'élimination.
- *installer une cuve cryogénique d'oxygène .Sa capacité de 5000l permettra à l'entreprise de répondre aux différents besoins de ses activités. Installée à un endroit dédié cette cuve dispose des moyens de sécurité adaptés.
- *réalisation de réseaux fixes d'oxygène et d'acétylène autour des formes. Cette mesure concoure à une parfaite maîtrise des énergies nécessaires et indispensables à la réalisation des activités notamment de soudure .Ces réseaux dont l'étanchéité sera au maximum devraient répondre aux attentes des navires.
- *découpage et démontage .Ces activités essentiellement retenues pour les formes 8 et 9 (dans un premier temps) seront nouvelles .Elles répondent à un besoin et à un marché économique important .A ce jour sur la plateforme cette activité n'existe pas à grande échelle .Seules des petites découpes nécessaires à des travaux d'entretien sont prévus .Le hangar vu sa capacité pourra stocker les éléments de découpe.

1.6.1.1 travaux prévus

Afin de répondre à ce qui précède faisant l'objet de l'enquête l'entreprise doit mettre en œuvre un programme de travaux dont le détail est repris dans les dossiers versés à l'enquête publique .Ces travaux concernent entre autres :

- local peinture
- la chaufferie
- un robot
- traitement des eaux. Concernant ce point la CNM a déjà réaliser des investissements en vue de traiter les eaux notamment pluviales avant rejet .il s'agit de la pose de déshuileur /débourbeur dont le cout a été estime à 800.000^e .Il fera l'objet d'un plan pluriannuel mais sur les formes 8 et 9 la pose de station mobile a déjà eu lieu et pour la forme 10 les travaux seront réalisés avant fin 2017 pour 400.000^e.

1.6.1.2 couts

Dans la continuité de ce qui précède le cout des travaux a été chiffré .Il s'élève à 2.690.000^e. Cette dépense non négligeable pour l'entreprise devra être réalisée suivant un échéancier bien déterminé.

1.6.2 Sur la forme 10

Au vue des documents composant le dossier, la forme 10 est actuellement inactive .Sa situation géographique l'a positionnée éloignée des formes 8 et 9 .L'objet de l'enquête est d'attribuer les mêmes spécificités de fonctionnement et d'utilisation à la forme 10 que celles actuellement attribuées aux formes 8 et 9.Il faut préciser à cet effet que la forme 10 vu son

éloignement plus à l'est du GRAND PORT DE MARSEILLE, face au port de L'ESTAQUE et surtout ses dimensions (434775 m³ ; 465*85*11) lui confère une capacité d'accueil de navires supérieurs à ceux pouvant être pris en charge sur les formes 8 et 9.

1.6.2.1 travaux prévus

Afin de mener à bien cette affectation l'entreprise se doit de réaliser des travaux dont le détail est repris ci-après

- mise en place d'un robot
- aménagements lourds divers dont

La réalisation d'un bateau porte de plus de 31 millions d'euros (finances par différents acteurs)

La réalisation de déshuileur /déboureur pour 400.000^e

1.6.2.2 cout

Dans sa logique de travaux le programme d'investissement sera pluriannuel compte tenu de son volume estimé à 1.300.000^e (hors cout du bateau porte)

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision no E 16000111/13 en date du 12 septembre 2016 Monsieur le Président du Tribunal Administratif de MARSEILLE a désigné MR GUY SANTAMARIA commissaire enquêteur titulaire et MR ERNEST REYRE commissaire suppléant.

2.2 Modalités de l'enquête

2.2.1 Préparation et organisation de l'enquête

Cette enquête publique a été prescrite par arrêté préfectoral en date du 13/02/2017.

Cet arrêté définit les modalités de déroulement de l'enquête et en particulier :

La durée de l'enquête (article 4)

Les prescriptions en matière d'affichage et de publicité (article 7)

Les conditions liées à l'examen et à la consultation du dossier (article 4)

Les dates heures et lieux de permanences du commissaire enquêteur :

Le 7 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Le 15 mars 2017 de 13h30 à 16h30

Le 21 mars 2017 de 9h00a 12h00

Le 24 mars 2017 de 9h00 à 12h00

Le 3 avril 2017 de 13h30 à 16h30

Le 5 avril 2017 de 9h00 à 12h00

Le 7 avril 2017 de 13h30a 16h30

Concernant ces permanences celles-ci se sont déroulées :

Pour les 1/2/4/5/7 dans les locaux de la délégation générale de l'urbanisme de l'aménagement et de l'habitat à MARSEILLE 13002

Pour les 3/6 dans les locaux du service aménagement du territoire et habitat au PENNES MIRABEAU 13758.

2.2.2 Contacts préalables

Le commissaire enquêteur a été contacté à plusieurs reprises pour organiser l'enquête. Les services de la préfecture des bouches du Rhône direction des collectivités locales et de l'utilité et de l'environnement ont été très attentifs à l'ensemble des observations.

Le commissaire enquêteur accompagné du commissaire enquêteur suppléant a rencontré le porteur de projet en la personne de MR MARC BENOIT (chantier naval) assisté de MR ADINOLFI STEPHANE (conseil en qualité) pour connaître leurs attentes et effectivement comprendre les tenants et aboutissants de ce dossier. Cette réunion a eu lieu le 8 février 2017 de 14h à 17h dans les locaux du chantier naval.

2.2.3 visite des lieux (art R123/15 du code de l'environnement)

Le 8 février 2017 de 14h à 17 h accompagné du commissaire enquêteur suppléant nous avons visité les lieux. Cette visite nous a permis de mieux comprendre les problématiques, accompagnés du porteur de projet, nous avons abordé l'ensemble des questions et sujets liés à leurs activités. C'est ainsi que sur les formes 8 et 9 nous avons pu constater une activité alors que la forme 10 reste vierge de toutes occupations.

2.3 Informations du public

2.3.1 publicité légale

Conformément à l'arrête préfectoral précité la publicité de cette enquête s'est faite sur deux journaux de portée régionale à savoir LA PROVENCE et LA MARSEILLAISE.

La première parution a eu lieu le 17 février 2017 la seconde s'est faite le 8 mars 2017 De plus et en application des dispositions prévues dans les différents codes le dossier contenant l'étude d'impact ainsi que les avis de l'autorité environnementale est consultable sur le site : <http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr>

Enfin le commissaire enquêteur a ouvert une adresse « courriel » afin de recueillir les observations. Cette adresse a été reprise dans l'arrête préfectoral.

2.3.2 affichage

Les lieux concernés par l'enquête publique c'est dire

- délégation générale de l'urbanisme de l'aménagement et de l'habitat 13002 MARSEILLE

- service aménagement du territoire et habitat 13170 LES PENNES MIRABEAUX

ont procédé chacune en ce qui les concerne à l'affichage réglementaire de l'avis d'enquête.

A cet effet elles ont versées au dossier la preuve de cet affichage.

De plus la publicité a été affichée en MAIRIE centrale de MARSEILLE. Une parution sur le site internet de la ville a eu lieu.

De son côté le porteur de projet a procédé à l'affichage sur place et dans des lieux dédiés à cet effet. Cet affichage s'est fait

Au poste d'entrée de la porte 4 donnant accès au grand port de Marseille

A l'entrée de l'entreprise (chantier naval de MARSEILLE)

Devant le bâtiment du comité d'entreprise

Sur le site de la forme 10

2.4 composition et conformité du dossier

Le dossier mis à la disposition du public et ayant reçu l'assentiment des autorités ad hoc est composé comme suit :

- Pièce 1 : un résumé non technique
- Pièce 2 : un dossier administratif et projet technique
- Pièce 3 : étude d'impact et évaluation des risques sanitaires
- Pièce 4 : étude de dangers
- Pièce 5 notice hygiène et sécurité
- Pièce 6 rapport d'étude sur les réseaux

Ces 5 pièces ont été établies pour les formes 8 / 9 et 10.

La pièce 6 est commune à l'ensemble.

En matière de rubriques ICPE on se doit de noter que les formes 8 et 9 disposent de rubriques particulières et les formes 8/9 et 10 d'autres dont le détail est ci- après :

*AUTORISATION

Forme 8/9/10 rubrique 2940.2a application, cuisson, séchage de vernis, peinture, apprêt, colle, enduit

271.2 Installation d'entreposage dépollution démontage découpage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transport hors d'usage

2718.1 Installation de transit regroupement ou tri de déchets dangereux.

Forme 8/9 rubrique 2930.1.a atelier de réparation et d'entretien de véhicules et d'engins à moteurs y compris les activités de carrosserie et tôlerie.

*ENREGISTREMENT

Forme 8 et 9 rubrique 2563.1 nettoyage dégraissage de surface quelconque par des procédés utilisant des liquides à base aqueuse ou hydrosolubles.

*DECLARATION AVEC CONTROLE

Forme 8/9 et 10 rubrique 2560.b2 travail mécanique des métaux et alliages

Forme 8 et 9 rubrique 2716.2 installation de transit regroupement ou tri de déchets non dangereux non inertes.

4718.2 Stockage gaz inflammables liquéfiés.

*DECLARATION

Forme 8/9 et 10 rubrique 2575 Abrasives

4719.2 Acétylène

4725.2 Oxygène

Forme 8 et 9 rubrique 2714.2 installation de transit

2.4.1 Avis de l'autorité environnementale (2)

L'autorité environnementale (AE) s'est prononcée sur le dossier qui lui a été soumis par le CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE.

Ces avis ont été pris sous la forme de deux rédactions .L'une rattachée aux formes 8 et 9 et l'autre à la forme 10.

Concernant les formes 8 et 9 l'AE en date du 30 janvier a examiné tous les aspects du dossier sur les plans ETUDE D' IMPACT et DANGER.

Pour ce qui est de l'étude d'impact comme sur l'étude de danger la conclusion de L'AE est sans appel puisqu' elle fait état d'un dossier ayant bien identifié et traité les impacts .**Elle conclut sur des absences d'impact.**

Concernant la forme 10 l'AE en date du 30 janvier 2017 conclut au vue de l' analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de sante sur les études d'impact et de danger que **l'ensemble du dossier a bien identifié et traité les impacts.**

Il faut rappeler, aussi bien pour les formes 8 et 9 que pour la 10, que selon l'article R122.14 du code de l'environnement la décision d'exploitation précisera les mesures à la charge du maitre d'ouvrage pour réduire les impacts.

Pour ce qui concerne l'analyse du dossier il peut être noté différents points qui concourent à montrer que le porteur de projet a pris en compte tous les aspects liés à sa demande, c'est ainsi que l'on peut lire dans les dossiers :

***Forme 8 et 9 - l'étude d'impact**

Les ressources en eau demeurent inchangées et la consommation sera toujours d'environ 12000m³/an.

Le contexte hydrologique, dans celui-ci il faut prendre en compte la remise en eau des formes .Sur ce point les formes étant nettoyées à sec après chaque opération et avant leur remise en eau, le projet ne modifie pas la nature et la quantité des rejets donc aucun rejet supplémentaire.

Le contexte géologique et hydrologique, le projet n'aura aucun impact pour le sol et sous-sol et n'engendra pas de pollution supplémentaire.

La qualité de l'air, après l'analyse des origines, leur composition le projet n'engendra pas de source de rejet supplémentaire donc sans impact notable sur l'environnement.

Les autres thèmes (à savoir paysage / agriculture /tourisme / routier /patrimoine culturel / conchylicultures/milieu naturel etc. ...) ont été abordés et maîtrisés. En ce qui concerne l'apport des développements des activités nouvelles liées à ce projet, Il en ressort de façon unanime des impacts négligeables voire pour certains inexistantes.

Concernant les déchets le projet contribue à une meilleure gestion compte tenu des moyens mis en œuvre (tri, stockage, bennes etc..).

Pour le bruit lie à l'activité ou au trafic le projet ne présente pas d'importante modification. Un tableau de synthèse fait apparaitre pour tout le compartiment et les impacts résiduels. Il en est de même concernant l'ensemble des dispositions prévues pour limiter les impacts dont le tableau donne le détail et leur cout.

- L'étude des dangers

Après la sélection des potentiels de dangers notables il est a noté que aucun phénomène dangereux ne se situe dans une zone de risque élevé donc les distances d'effets sont contenues à l'intérieur de l'enceinte du GRAND PORT. Tous les moyens et procédures ont été clairement identifiés en matière de maîtrise des effets des dangers (lutte contre l'incendie / confinement etc..).

***Forme 10 - l'étude d'impact**

Les ressources en eau, on retrouve les mêmes caractéristiques.

Guy SANTAMARIA

Commissaire enquêteur

Enquête NO E 16000111/13

Le contexte hydrologique a apporté une attention particulière à l'entretien de la forme et de ses rejets aqueux. La société a pris la mesure de l'enjeu et met en place des procédures. Les autres thèmes sont abordés et disposent chacun en ce qui le concerne de moyens et de prescriptions adaptés.

Concernant les autres critères (qualité de l'air, paysage, milieu naturel, agriculture, environnement, tourisme patrimoine) aucun effet notable a été avancé.

Pour les déchets la société met en place des bennes tampon en attente d'évacuation vers les formes 8 et 9 pour tri.

Le bruit du fait de l'éloignement et au vu du nombre de véhicule le projet ne devrait pas porter atteinte.

Un tableau de synthèse fait apparaître au vu des compartiments les impacts résiduels. Il en est de même des dispositions prises pour limiter les impacts.

-L'étude des dangers

Les moyens adaptés à ces types de dangers sont recensés et identifiés. Ils disposent tous d'une analyse conduisant à une parfaite maîtrise par la société des dangers susceptibles d'être engendrés.

En conclusion générale L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE met en avant que le porteur de projet a bien identifié et traité les impacts sur les différentes composantes environnementales. **L'étude conclut à une absence d'impact notable sur les différentes composantes de l'environnement.**

L'AE rajoute que l'étude d'impact a correctement pris en compte la démarche d'intégration des préoccupations de santé et d'environnement dans un souci de bien informer le public.

Cependant l'AE rappelle que la décision d'exploiter devra être accompagnée des mesures à la charge du maître d'ouvrage. Mesures destinées à réduire encore plus les impacts du projet sur l'environnement et ces modalités de mise en œuvre.

2.5 Réception du public et mise à disposition du dossier

Le dossier complet dont le descriptif a été visé ci-avant a été mis à la disposition du public durant toute la période dévolue à l'enquête publique.

Sur les deux sites prévus à savoir MARSEILLE 13002 et LES PENNES MIRABEAU le public a été avisé de cette enquête et a pu durant les heures d'ouverture accéder au contenu du dossier mis à l'enquête publique. Un registre d'enquête ouvert par le commissaire enquêteur était à leur disposition dans les deux lieux ci-avant visés.

Concernant la réception du public celui-ci pouvait avoir lieu de façon libre soit en présence du commissaire enquêteur aux horaires de présence visée ci-avant soit de façon libre durant les horaires d'ouverture au public.

Le public avait la faculté de saisir le commissaire par courrier ou courriel (visé dans l'arrêté du préfet).

2.5.1 Observations du public

*Sur le registre mis à disposition du public sur les PENNES MIRABEAU

Durant les permanences j'ai reçu 2 personnes et il a été noté :

« Intervention d'une présidente de CIQ et d'un président de fédération de CIQ qui s'interrogent sur les raisons qui ont conduit l'administration à ouvrir cette enquête sur des lieux distincts des lieux d'implantation de l'objet de l'enquête ».

Guy SANTAMARIA

Commissaire enquêteur

Enquête NO E 16000111/13

Cette remarque échappe à l'analyse faite par le commissaire enquêteur il reviendra si besoin est à l'autorité organisatrice de réponse à cette observation.

*Sur le registre ouvert à la délégation MARSEILLE 13002

Durant les permanences j'ai reçu 4 personnes et Il a été noté :

Observation no 1 un dépôt de lettre au titre d'une association signée par le president.Cette lettre rejoint celles reçues par voie de courriel. Elle fera l'objet d'un traitement au paragraphe 2.5.3

Observation no 2 un requérant s'inquiète des opérations de démantèlement et autres opérations prévues en formes 10.

Observation no 3 le contenu de celle-ci dont l'objet porte essentiellement sur les problèmes de pollution (sonore ...) sera soumis à réponse du MAITRE D'OUVRAGE.

Observation no 4 le requérant s'interroge sur le trafic sur la RD 568 ceci sera traité en partie réponse.

Observation no 5 il s'agit d'une interrogation sur le niveau de SO2 aux abords du port.

Observation no 6 deux courriers adresses a la délégation générale de l'urbanisme .ces courriers ont été reçus sur l'adresse courriel ou déjà déposés sous la même forme.

*Sur les observations envoyées par courriel @ à l'adresse citoyen13@free.fr

Elles sont au nombre de 21 (vingt et un) et Il est à noter :

Une lettre circulaire (document 1) reprises à plusieurs reprises par différents habitants et association (14) et dont le contenu porte sur des axes bien précis .Ces missives ont été versées en annexe du registre .Elles ont été transmises au maitre d'ouvrage pour réponse .Les paragraphe 2.5.2 et 2.5.3 font état de cette saisine et des réponses. Par ailleurs le contenu de cette missive cadre a été adressée à l'autorité environnementale pour prise de connaissance et réponse à fournir si besoin.

D'autres courriels (7) reprennent les mêmes thèmes que la lettre circulaire mais sous des formes et des expressions différentes.

En conclusion les observations reçues par courriel ont été transmis à l'autorité organisatrice pour être mises en ligne sur le site dédié.

De façon générale la totalité de ces observations (registre et courriel) seront traitées par le maitre d'ouvrage (cf. 2.5.2 et 2.5.3).

2.5.2 Saisine du maitre d'ouvrage.

Conformément aux dispositions règlementaires visées dans l'arrête préfectoral le commissaire enquêteur a dans les 8 jours suivants la clôture de l'enquête saisi le maitre d'ouvrage des différentes remarques portées aux registres ou adressées par courriel. Pour cela une réunion de travail a eu lieu le mardi 11 avril 2017 des 14 h dans les bureaux de la CNM .Au cours de cette réunion il a été évoqué les différents points c'est à dire que l'ensemble des remarques a été abordé et celles-ci ont été analysées.

Le maitre d'ouvrage a répondu à chaque point évoqué (relevant de sa compétence). Le courrier de réponse a été joint au registre d'enquête.

2.5.3 Réponse du maitre d'ouvrage, analyse

Le maitre d'ouvrage comme cité ci-avant à apporter les éléments de réponses à chaque question .Dans le détail nous aborderons ci-après les questions posées (P), suivies de la réponse du maitre d'ouvrage (MO) et terminé par l'analyse du commissaire enquêteur (CE).

Document 1 Le lettre circulaire et observations no 1, no 3 et no 6

Point 1 l'amiante

→ P Les pétitionnaires mettent en avant les chantiers dites de « casse » et demande à ce qu'un contrôle plus strict soit fait au moment du démantèlement .Ils précisent qu'en cas d'amiante le chantier soit arrêté.

→MO Le maitre d'ouvrage répond à cette problématique en avançant différentes positions à savoir :

-le refus de traiter des navires n'étant pas « Asbestos-free ».Ceci signifie « exempt de toute amiante »garantissant un meilleur traitement.

-la contrainte aux armateurs d'avoir la cartographie amiante du navire en vertu du décret 98/332 du 29/04/1998 accompagné de son passeport vert.

-une formation du personnel et de son encadrement.

-la mise en place de contre-expertise par des laboratoires indépendants en cas de doute

-si le doute d'amiante se présente le recours à des entreprises spécialisées avec un contrôle de l'inspection du travail est enclenché .De plus et seulement dans ce cas les locaux sont désamiantés par une société certifiée .**CNM n'exécute aucun travaux de désamiantage.**

→CE Au vue de cette réponse il est important de noter le caractère responsable évoqué par le maitre d'ouvrage .Il s'agit d'une prise de conscience qui s'accompagne de mesures à respecter .Cependant il est impératif que ce qui a été évoqué par le maitre d'ouvrage soit imposé et devienne une procédure édictée. Par ailleurs l'observation du pétitionnaire s'appuie sur des problèmes de « casse », un paragraphe (document 4 point 10 ci-après) est dédié à cette analyse.

Point 2 les COV (composés organiques volatils)

→P Les pétitionnaires évoquent une forte concentration notamment due à une activité (de solvants, peinture, colle) qui se déroule sur une soixantaine de jours, ils regrettent que le dossier n'évoque pas la proximité avec des activités alimentaires.

→MO Le maitre d'ouvrage traite la problématique sous couvert d'étude réalisée par un cabinet .Il précise que compte tenu du profil des formes 85% du temps il n'y aura pas d'émission .Par ailleurs le personnel formé disposera de moyens de protection .Enfin chaque armateur devra livrer la composition des peintures à utiliser et les mesures à prendre en la matière .Le maitre d'ouvrage rappelle qu' en matière de COV il dispose depuis 2014 d'une certification ISO 14001 qui règlemente à l'échelon international les normes environnementales . De plus il dispose de la certification ISO 9001 (depuis 2013) qui en matière de qualité l'oblige à avoir des principes vis-à-vis du prestataire et sous-traitants. En matière de stockage et de risque de pollution du sol le maitre d'ouvrage précise qu'il dispose de « bungalow » dédiés à cela et comportant bacs de rétention .Des conteneurs sont affectés à l'élimination des pots via une filière identifiées.

Enfin il est détaillé les différentes phases effectuées à savoir :

- toutes applications sont accompagnées de la présence d'un inspecteur du fabricant
- la CNM est en contact permanent avec les autorités pour cesser les activités à sa demande.

Depuis 2015 la gestion des entrées /sorties de peintures solvants est encadrée.

→CE Au vue de la réponse la CNM a pris cet aspect du problème en compte et apporte des réponses aux questions .Cependant il serait important que des témoins soient mis en place pour vérifier ce qui a été avancé par la société.Du fait que la captation soit difficile à mettre en œuvre il sera demandé au maitre d'ouvrage de pousser ses investigations sur l'identification des COV afin de réduire leurs émissions .Pour cela des bilans pourraient être effectués de façon annuelle et portés à la connaissance de l'autorité environnementale .

Enfin compte tenu de son tonnage annuel il serait opportun que le maitre d'ouvrage s'engage dans un plan de gestion des solvants détaillé (ce qui a été avancé) .Ce plan conduira entre autres à régler et normaliser la méthode de mesures aux différentes phases des opérations de peinture.

Il faut préciser à ce sujet que l'AE a jugé la quantité annuelle utile sans impact sur la population environnante .Cependant cette déclaration de tonnage étant près d'une norme plus importante c'est pourquoi il sera demandé au MAITRE D'OUVRAGE d'engager la procédure de gestion des solvants détaillé via un plan précis.

Pour éviter les COV il existe un process dit de « coconnage » .Le coconnage est une méthode évoquée mais plus adaptée à des navires de petits gabarits .Cette mesure ne correspond pas au type de chantier mis en œuvre par le maitre d'ouvrage portant notamment sur des engagements de délais et des couts sur de navires de plus gros volume .

Il pourra être demandé aussi au maitre d'ouvrage de mettre en place une veille technologique en vue de pouvoir capter les COV (pose de capteur sur les lances à peinture). De même qu'il devra se rapprocher des fabricants pour voir comment les peintures colles et solvants pourraient être plus qualitatifs et contribuer à une réduction des COV.

Point 3 les poussières

→P Les pétitionnaires reviennent sur le sablage et ses conséquences.

→MO A ce sujet le maitre d'ouvrage avance la substitution du sablage/grenailage par un décapage à l'eau sous pression (hydro-Basching) pour les grandes surfaces .Cette mesure contribuera à réduire les conséquences. Pour cela un robot (type PALFINDER) dont le cout a été supporté à hauteur de 1.8Me a été installé .Il y en a déjà deux et un nouveau devrait arriver.

→CE Le maitre d'ouvrage a investi dans des robots permettant de substituer une opération comportant des risques par une autre plus sécurisante .Il sera demandé au maitre d'ouvrage de veiller à développer ce nouveau concept pour à terme supprimer définitivement le sablage .Pour cela le maitre d'ouvrage devra par bilan annuel apporter les résultats de cette amélioration.

Point 4 le bruit

→P Les pétitionnaires considèrent que le bruit va s'amplifier .Cette augmentation sera due à des activités de sablage, de démantèlement, de manipulation de ferraille qui viennent s'ajouter au bruit déjà existant.

Guy SANTAMARIA
Commissaire enquêteur

Enquête NO E 16000111/13

→MO une grande partie des réponses à cette question ont été abordées ci avant. Le maitre d'ouvrage précise la mise en place de campagne de mesure (effectuée par DEKRA) .Il précise que ces mesures montrent un seuil inferieur à la règlementation. Un document établi par un organisme indépendant a été versé au dossier. Les lieux de prises et de relevés de bruit ont été identifiés.

→CE Cependant afin de poursuivre ce travail il pourra être demandé de tenir à la disposition de L'autorité environnementale et des collectifs les mesures effectuées et actualisées. Le document de base devra être actualisé.

On peut noter au vue du dossier et des précisions les points suivants :

Limite de propriété 70 dB pour la période de jour et 60db pour la période de nuit.

Ces seuils sont inferieurs a la règlementation .le maitre d'ouvrage complète son analyse par des comparaisons et des situations précises.

Point 5 les résidus et déchets divers

→P ils regrettent le manque d'informations sur le traitement des déchets.

→MO le maitre d'ouvrage précise qu'il a créé un département environnement dédié au respect de la gestion des déchets .Il a obtenu à cet effet les certifications (cf. ci avant).La CNM a créé au sein de son entreprise un département environnement compose de 3 personnes dédiées à la qualité ,4 à la sécurité, 2 à l'environnement.

Les déchets sont issus des travaux effectués sur les bateau à l'arrêt .Ils sont exclus de toutes pollution (amiante cf. ci-dessus) .Une zone dans le hangar a été dédié au tri de ces déchets pour des destinations bien ciblées. **Aucun traitement de déchets n est opéré sur le site,** seules les opérations de tri/regroupement /et compactage sont exécutées.

→CE nous sommes en présence d'une activité nouvelle dans cette demande .La certification de cette activité confère au maitre d'ouvrage des obligations qu'il doit remplir .Mais il appartiendra au GPMM de veiller à ce que le maitre d'ouvrage n'ai pas de défaillance. En effet la CNM a été qualifiée par le GPMM pour des prestations de déchets solides et liquides.

Point 6 les eaux pluviales

→P ils regrettent et déplore que les eaux pluviales soient rejetées à la mer sans traitement.

→MO le maitre d'ouvrage précise qu' au travers d'un programme d'investissement pluriannuel la dépollution sera à terme opérée. Un plan pluriannuel d'investissement a été transmis à l'AE pour montrer l'engagement de la CNM.il porte sur 4 phases de 2017 à 2025. Par ailleurs la forme 10 sera dotée d'un débourbeur /déshuileur avant la fin 2017.les formes 8 et 9 seront dotées de station mobile. Le cout de l'ensemble de l'investissement a été prévu à hauteur de 800.000€.

→CE il est a noté que l'AE avait dans son avis fait état de cette situation .Aussi le maitre d'ouvrage a pris l'engagement de mettre en place des dispositifs de traitement pour les eaux de voiries et les eaux de fond de forme .Mais ceci devra être accompagné de relevés de mesures qui permettra de conforter la qualité de l'eau. Le plan d'investissement détaillé devra être imposé au titre de l'autorisation. A terme le CNM aura traité une superficie de 130200 m2.

Point 7 les fumées des navires

→P le pétitionnaire met en avant les résultats d'AIR PACA.

→MO le maître d'ouvrage précise que les navires qu'il compte accueillir dans ses formes ne sont pas des navires en exploitation. Il rappelle le rôle du GPMM quant à la mise en œuvre d'un courant de terre (c'est à dire des postes d'alimentation afin que les bateaux à quai cessent de faire tourner leurs moteurs). Le maître d'ouvrage précise que les moteurs de propulsion des bateaux sont arrêtés dès la mise en forme. Seuls les moteurs auxiliaires nécessaires à la sécurité et électricité sont actifs.

→CE Après cette précision on note la volonté du groupe auquel appartient CNM d'installer des scrubbers sur les navires du groupe. Ce système consiste en un lavage des fumées.

Document 2 (observation no 4)

Point 8 le trafic

→P il a été versé au registre des extraits du dossier d'enquête (pièce III étude d'impact rapport 79119/B) ou le tableau évacue le trafic de la RD 568. De plus une note du conseil départemental précise et donne des informations sur le trafic. Se pose la question de l'augmentation du trafic du à l'augmentation de l'activité ?

→MO il précise que l'activité entrainera un pic de 50 camions par jour. Cette mesure ramenée au trafic général (RD5+RD568+A55= 90.000 à 95000 véhicule /jour) représente 0.05 %.

→CE à la lecture des données fournies par le MO il est utile de constater que le trafic n'est que faiblement impacté par l'activité de la CNM.

Document 3 (observation no 5)

Point 9 niveaux de SO2

→P un pétitionnaire fait état de niveau de SO2. Il constate en temps normal 6000 particules au cm³, dès l'entrée d'un bateau de 20 à 25000 particules et quand le bateau est au port 15000 particules qu'en est-il exactement ??

→MO l'origine du SO2 est due aux navires en activités. Or ceux traités par le CNM ne rentrent pas dans cette catégorie.

→CE effectivement excepté quand le navire arrive dans la forme mais après la cessation des moteurs de propulsion les émissions cessent.

Document 4 (observation no 2)

Point 10 démantèlement

→P un pétitionnaire s'inquiète des procédures de démantèlement de navires conduisant à des problèmes de bruit de poussière et autres.

→MO le maître d'ouvrage précise que ces activités de démantèlement sont très rares (à ce jour aucune opération de démantèlement n'a été effectuée). Elles sont mineures et accessoires en effet le groupe dispose de sites dédiés à cette activité qui se trouvent à PIOBINO ou GENES (Italie). Si la demande a été versée dans ce dossier d'enquête c'est qu'il s'agit plus particulièrement pour de cohérence d'activités entre les différents sites.

→CE les réponses apportées à cette question donnent la dimension de l'activité de la CNM qui se recentre essentiellement sur la réparation navale et l'entretien. Effectivement à ce jour aucune planification de démantèlement n'est programmée.

Point 11 plans de prévention en milieu urbain

→MO le maitre d'ouvrage précise que le dossier relève d'une zone qualifiée d'intérêt industrialo portuaire le plan de prévention urbain n'a pas été réclamé.

→CE cette précision est importante cependant l'étude des dangers doit être assez explicite et claire afin d'identifier les différents risques et les moyens mis en œuvre.

Point 12 biocides /eaux de carénage /décapage

→MO le maitre d'ouvrage tient à préciser que les eaux résiduelles sont traitées en deux étapes

1 récupération des eaux projetées par les robots .elles sont recyclées.

2 mise en place d'un système mobile qui collecte et traite les eaux chargées.

→CE aucune précision n'est à apporter à cette procédure.

Point 13 l'activité nocturne.

Concernant ce point le maitre d'ouvrage a jugé opportun d'apporter une précision.

→MO il s'agit d'une activité exceptionnelle et ponctuelle.

→CE la précision semble justifiée.

2.6 Clôture de l'enquête et bilan de l'enquête

L'enquête a été clos par les soins du commissaire enquêteur le 7 avril 2017 .A cette date le commissaire enquêteur a récupéré les registres d'enquête des deux lieux de concertation ainsi que le dossier complet du lieu de dépôt officiel à savoir MARSEILLE 13002.

L'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur.

Je relève que c'est un dossier complet qui a été mis à la disposition du public présentant l'ensemble des points nécessaires en vue d'une analyse au titre des ICPE. Il demeure cependant des actions que le maitre d'ouvrage devra mettre en œuvre et des suivis de relevés qu'il devra effectuer tout au long de l'année.

La deuxième partie sera consacrée à mes conclusions.

Fait à Vitrolles le 27/04/2017

GUY SANTAMARIA

Commissaire enquêteur



