



N/Réf : 2019-191579 AR/CS
Affaire suivie par : Alexandre ROLLAND
E-mail : a.rolland@laciostat-shipyards.com

Objet : Création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts de 4000T

P.J. : Compléments au dossier d'autorisation environnementale

Monsieur le Préfet de la Région PACA
PREFECTURE DES BOUCHES DU RHONE
Direction des Collectivités Locales, de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Bureau des installations et travaux règlementés pour la protection des milieux
Place Félix Baret
CS 80001
13282 MARSEILLE cedex 20

La Ciotat, le 29 août 2019

Monsieur le Préfet,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le dossier d'autorisation environnementale au titre des décrets n°2017-81 et 2017-82 du 26 janvier 2017 codifié, amendé conformément à votre courrier de demande de compléments.

Nous nous sommes attachés à y répondre point par point, comme détaillé dans le tableau annexé à ce courrier.

Je reste, ainsi que mes équipes, à votre disposition pour permettre l'instruction de cette demande.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.

PREFECTURE DES B-D-R
ARRIVEE
DCLE

02 SEP. 2019

BUREAU DES INSTALLATIONS
ET TRAVAUX REGLEMENTES
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

Jean-Yves SAUSSOL
Directeur Général

www.laciostat-shipyards.com

La Ciotat Shipyards - 46 quai François Mitterrand CS 40116 - 13703 La Ciotat Cedex France - Tel : +33 (0)4 42 83 80 20 - infos@laciostat-shipyards.com

Société publique locale au capital social de 20.010 587€ - RCS Marseille B 401 974 555 - SIRET 401 974 555 000 13 - APE 5222Z - TVA intracommunautaire FR 83401974555

191141



PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Direction départementale des
Territoires et de la Mer
Service Mer, Eau et Environnement

Marseille, le

26 JUIL. 2019

Le Directeur

à

Monsieur le Préfet de la Région
Provence, Alpes, Côte, d'Azur
Préfet des Bouches-du-Rhône
Direction des Collectivités Locales de
l'Utilité Publique et de l'Environnement
Bureau des Installations et Travaux
Réglementés pour la Protection des
Milieux
Préfecture de Région Provence-Alpes
-Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône
Place Félix Baret CS80001
13282 Marseille CEDEX 06

à l'attention de Mme Herbaut

Affaire suivie par : Vincent Maire

Tél. : 04 91 28 42 81

Courriel : vincent.maire@bouches-du-rhone.gouv.fr

Références : Votre courrier du 23 avril 2019 et notre réponse en date du 6 juin 2019 relatif à la complétude du dossier transmis.

Objet : La Ciotat Shipyards – Création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat.

Enregistrements : 58-2019 AE et CASCADE n° 13-2019-00040

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis pour examen, au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement, le dossier déposé par la Société Publique Locale (SPL) La Ciotat Shipyards portant sur la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat.

La Ciotat Shipyards (LCS), continuateur de la SPL SEMIDEP-Ciotat acté par son changement de raison sociale en 2018, s'est vu déléguer l'aménagement, la gestion et l'exploitation du port maritime de commerce et de pêche de La Ciotat dans le cadre d'un contrat de concession conclu le

23 décembre 1996 avec le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, dépositaire du domaine public portuaire depuis 1988. Aux termes de ce contrat, LCS a pour mission de conduire la réindustrialisation du site, en œuvrant notamment à la modernisation et au réaménagement des infrastructures portuaires permettant d'accueillir des activités créatrices d'emplois qualifiés.

Après l'aménagement de la Plateforme « Super Yachts » en 2007, la création de la plateforme « moyenne plaisance » en 2009, puis la restructuration de la grande forme de radoub en 2015, LCS projette la réalisation de la Plateforme « Méga Yachts » dédiée aux navires jusqu'à 100 mètres de long qui sera dotée d'un ascenseur à bateau de 4 000 tonnes. Aujourd'hui, la flotte mondiale de navires de plus de 80 mètres, presque inexistante en 2007 au moment où était inauguré l'ascenseur à bateaux de 2 000 tonnes (plateforme « Super Yachts »), représente 109 unités, dont 42 font plus de 100 mètres. 34 yachts de cette catégorie sont aujourd'hui en construction, dont 13 pour les plus de 100 mètres. En raison de ses infrastructures et de sa localisation à proximité immédiate du « triangle d'or » formé par la Côte d'Azur, la Riviera italienne et la Sardaigne qui voit passer 70 % de la flotte mondiale de yachts chaque année, le site de La Ciotat est placé à un carrefour stratégique en vue d'assurer les prestations tant d'entretien et de réparation navals que de « refit » (modification et restauration) de yachts anciens. Le secteur de la plateforme s'étendra sur une superficie de 42 000 m², et sera dotés de 7 places pour Méga Yachts ainsi que de toutes les servitudes indispensables à ces activités. Deux parkings de 50 et 70 places seront créés et disposés en périphérie de ce secteur.

Afin de pouvoir réaliser l'assise de cette plateforme, le cours d'eau « la Bucelle » qui passe actuellement dans un ouvrage maçonné partiellement effondré, doit être dévié en amont du projet sur une longueur de 180 mètres, et s'écoulera au travers d'une conduite qui passera sous le futur port à sec.

La réalisation de cette plateforme nécessite le déplacement préalable de l'actuel port à sec afin de libérer l'emprise foncière nécessaire. Le nouveau port à sec doit s'étendre sur une surface de 4 500 m² avec une capacité d'accueil de 200 à 270 bateaux de 7 mètres de longueur, et disposera d'une aire de carénage dotée de 5 poste et d'une zone de collecte des déchets.

Un troisième volet du projet porte sur l'aménagement, au droit de la zone dite des « Calanques », d'un village d'entreprises tourné vers le yachting, et comprenant notamment des ateliers destinés à être mis à disposition des sous-traitants du site. Cette nouvelle zone doit permettre à ces sous-traitants de bénéficier de l'augmentation de la demande liée à l'accueil des navires, et de créer davantage d'emplois pérennes au niveau local. L'impact de cet aménagement est étudié et évalué dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet global, mais sa demande d'autorisation au titre du code de l'environnement est instruite au travers d'une procédure tierce, associée au permis de construire du village qui en porte l'étude d'impact.

Le coût prévisionnel des travaux est de :

- 65 M€ pour la réalisation et l'aménagement de la plateforme, incluant le dévoiement de la Bucelle,
- 1,95 M€ pour la réalisation et l'aménagement du port à sec.

La durée prévisionnelle des travaux (hors village d'entreprises) est de 28 mois, organisés en 10 phases successives.

Les rubriques concernées de l'article R.214-1 du CE sont :

Rubriques	Intitulés	Régimes
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A)	Autorisation
4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ;	Autorisation
4.1.3.0	Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin : 1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent.	Autorisation
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha	Déclaration
2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.3.0, 2.1.1.0, 2.1.2.0 et 2.1.5.0 : a) Supérieur ou égal au niveau de référence R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent	Autorisation

Le dossier a été travaillé en amont avec le service en charge de la police de l'eau à la DDTM13.

① Si sa composition est complète, son ordonnancement ne respecte pas les prescriptions de l'article R.181-13 du CE. Ainsi, la description détaillée du projet et des différents aménagements est principalement renvoyée dans l'étude d'impact, et en particulier dans ses nombreuses annexes, ce qui n'est pas leur place. De nombreuses répétitions et éléments non actualisés (notamment relatifs au village d'entreprises) sont présents dans les différentes pièces du dossier. Mais également des contradictions quelques fois importantes dont certaines peuvent induire une fragilité juridique. Tous ces aspects du dossier doivent être repris dans la perspective de sa bonne appropriation par le public lors de sa mise à l'enquête.

② Indépendamment des remarques du précédent alinéa, le dossier n'est pas recevable en l'état et le pétitionnaire devra y apporter les compléments suivants :

Au titre de la rubrique 4.1.2.0

- Les caissons constitutifs des nouveaux quais doivent être décrits, en particulier en ce qui concerne leur étanchéité à l'égard du risque de dispersion/percolation des parties fines des matériaux issus des terrassements qui seront utilisés pour leur remplissage.
- ③ Le dossier évoque la réalisation de l'assise des caissons avec, soit du béton immergé, soit du ballast. Dans le cas du béton immergé, il convient de préciser s'il sera coulé en place ou non, et les cas échéant indiquer les mesures réductrices associées à cette opération. Dans le cas de l'utilisation de ballast, préciser le fuseau granulaire des matériaux qui seront employés.
- ④ Il est indiqué un recours possible à des explosifs pour les opérations de déroctages maritimes subaquatiques, en particulier pour la réalisation du terrassement de l'ascenseur à bateaux.
- ⑤ Préciser les mesures envisagées de réduction des impacts de l'emploi de ces matériaux, notamment à l'égard de la faune marine.
- La réalisation du génie-civil de l'ascenseur nécessitera l'emploi d'une quantité de béton estimée à 13 000 m³. Il est indiqué que le béton sera coulé en place, et que ces travaux seront « réalisés à sec à l'abri d'un ouvrage de protection provisoire ou définitivement intégré aux ouvrages ». Présenter ce dispositif dont l'objectif doit être notamment de confiner les éventuels dépôts de laitances de ciment afin qu'elles ne se dispersent pas dans le milieu marin. Préciser la classe de béton employée.
- ⑥ Développer les dispositions prévues relatives à la mesure compensatoire « habitats artificiels » le long des nouveaux quais : matériaux, densité, productivité, protocole de suivi... Le suivi associé doit être réalisé à une échelle plus large que le port.
- A l'occasion des travaux de déroctage sous-marins, il est prévu d'utiliser un double rideau à bulles. Ce dispositif doit être complété par la mise en œuvre d'un hydrophone qui a pour fonction d'informer de la présence de mammifères marins et de s'assurer de l'efficacité du rideau.
- ⑦ Le dossier doit préciser que les macro-déchets identifiés sur le fond marin (notamment au droit du môle Bérourad) seront systématiquement enlevés et envoyés vers les centres de gestion des déchets adaptés.
- ⑧ L'impact des travaux sur la qualité des eaux de baignade doit être évalué, et des mesures d'évitement et de réduction proposées le cas échéant.
- ⑨
- ⑩

Au titre de la rubrique 4.1.3.0

- La réglementation relative aux dragages implique, le cas échéant, l'obligation pour le producteur de caractériser la dangerosité/non dangerosité des sédiments avant leur extraction. Ainsi, l'article R.541-8 du CE précise qu'un déchet dangereux est un déchet qui présente une ou plusieurs des propriétés de dangers énumérées à l'annexe III de la directive 2008/98/ CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives. Parmi les 15 propriétés de danger listées dans cette directive, s'il convient de s'interroger sur les propriétés HP4 à HP13 au regard de la connaissance des sédiments considérés, la propriété HP14 (écotoxicité) doit être testée, notamment par l'utilisation du protocole BRGM/RP-60835-FR. Ce protocole se base d'une part sur le seuil S1 décrit dans l'arrêté du 9 août 2006 modifié. Ce seuil reflète le caractère d'innocuité mentionné à l'article L.215-15 du CE, qui permet d'envisager le dépôt ou l'épandage de produits de curage. D'autre part il se base également sur des seuils d'écotoxicité aiguë (*Vibrio fischeri* et *Daphnia magna*) ou chronique (*Brachionus calyciflorus*). Les seuils S1 étant dépassés pour plusieurs paramètres par les sédiments qui sont prévus d'être extraits, leur dangerosité écotoxique doit être recherchée.
- ⑪

- Un protocole détaillé de maîtrise et de suivi de la turbidité, incluant les mesures correctrices et de gestion, doit être proposé. Ce protocole opérationnel doit être applicable à tous les chantiers maritimes (dragages, déroctages, retrait des macro-déchets, dépose des enrochements...). Relativement à ce suivi, une alternative au disque de Secchi doit être fournie (turbidimètre, prélèvements sur toute la colonne d'eau par exemple).
- 12 • Décrire par le détail et schémas les dispositifs de protection individuelle des taches de posidonies. Le protocole de leur suivi doit être plus détaillé : qui le réalisera (expertise scientifique naturaliste), etc..
- 13

Au titre des rubriques 2.2.3.0 et 2.1.5.0

- 14 • L'indice METOX (article R.213-48-3 du CE) doit être calculé et figurer dans les tableaux d'évaluation des flux polluants maximaux des eaux de carénage.
- Au tableau 39, reprendre les concentrations calculées aux tableaux 37 (plateforme) et 38 (port à sec) afin d'évaluer les concentrations résiduelles adaptées au contexte de chacun des deux projets.
- 15
- 16 • Préciser les capacités de stockage des silos à boues des décanteurs lamellaires et des chambre de stockage des macro-déchets des dessableurs/déboueurs.

Au titre de Natura 2000

- L'impact de la fréquentation supplémentaire que la nouvelle activité va générer est trop sommairement évalué eu égard à la réalité des mouillages en zone d'attente des grands navires dans la baie de La Ciotat. Malgré la réglementation existante (arrêtés 155/2016 et 123/2019), des navires mouillent dans l'herbier du site N2000 « Baie de La Ciotat ». La mise en place de coffres et d'un système de pilotage doit être envisagé pour réduire la dégradation de l'herbier de posidonies dont l'enjeu de conservation est très fort dans ce secteur.
- 17

Divers

- 18 • La grande nacre morte, identifiée au droit de l'ancienne cale de mise à l'eau qui doit être détruite, devra faire l'objet de mesures d'accompagnements que vous nous préciserez.
- La validité du contrat de concession du port maritime et de pêche de La Ciotat, établi entre le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône et la SEMIDEP-CIOTAT le 23 décembre 1996, est expirée en vertu de son article 40. Un nouveau contrat en vigueur ou un document organisant et validant sa prolongation à minima à la date de dépôt du présent dossier de demande d'autorisation environnementale, doit être fourni par le pétitionnaire.
- 19
- 20 • Inclure au dossier le plan en vigueur de gestion des déchets d'exploitation et de cargaison des navires des chantiers navals.

Le service instructeur reste dans l'attente de la fourniture de ces compléments dans un délai de trois mois. Le cas échéant et conformément aux dispositions de l'article R.181-16 du code de l'environnement, ce délai pourra être prolongé sur demande expresse et motivée du pétitionnaire.

Le Directeur Départemental
des Territoires et de la Mer

Jean-Philippe d'ISSERNIO