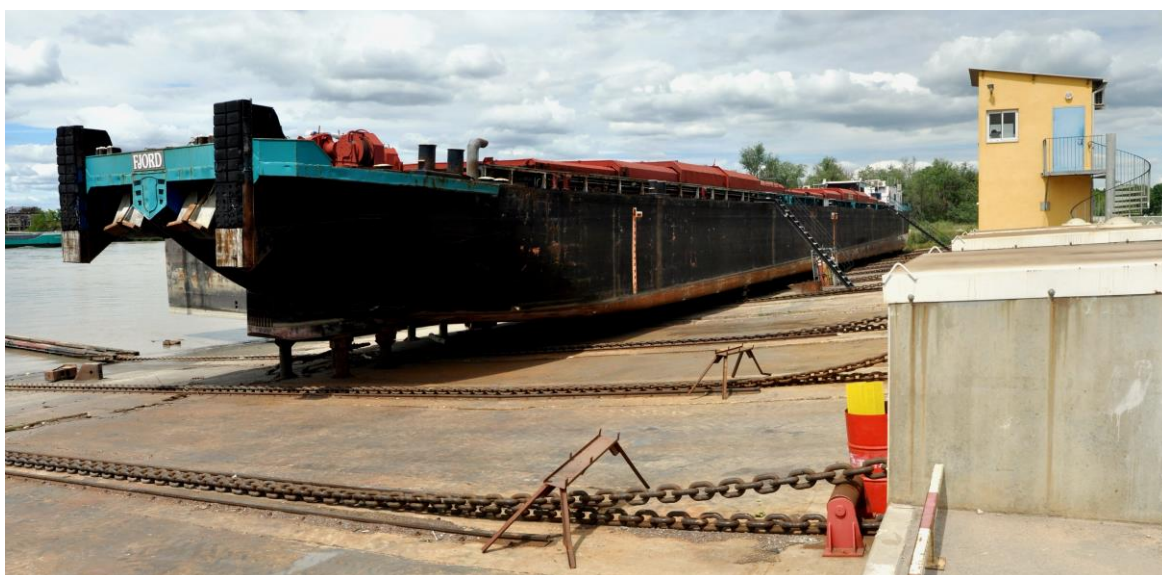


---

## DEMANDE D'EXPLOITATION DU SLIPWAY D'ARLES ET PROJET D'EXTENSION DE LA CALE DE HALAGE


*Dossier de demande d'autorisation au  
titre des ICPE*

*Mémoire en réponse à l'Autorité  
Environnementale et aux Services de  
l'Etat*



Mai 2015



	<p><b>BRL ingénierie</b></p> <p><b>1105 Av Pierre Mendès-France BP 94001</b>  <b>30001 NIMES CEDEX 5</b></p>

<p><b>Date de création du document</b></p>	<p><b>03/04/2015</b></p>
<p><b>Contact</b></p>	<p><b>Caroline Pallu</b></p>

<p><b>Titre du document</b></p>	<p><b>Demande d'exploitation du slipway d'Arles et projet d'extension de la cale de halage – Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale et aux services de l'Etat</b></p>
<p><b>Référence du document :</b></p>	<p><b>800315_MemoireAvisAE_d.doc</b></p>
<p><b>Indice :</b></p>	<p><b>d</b></p>

Date émission	Indice	Observation	Dressé par	Vérfié et Validé par
29/04/205	a	Version minute en attente des données complémentaires d'intervia	CPL	GPA
12/05/2015	b	Version complétée avec VNF et Intervia en réunion du 11/05/2015	CPL	GPA
13/05/2015	c	Version finalisée avec VNF le 13/05/2015	CPL	GPA
18/05/2015	d	Prise en compte des remarques VNF	CPL	GPA



# DEMANDE D'EXPLOITATION DU SLIPWAY D'ARLES ET PROJET D'EXTENSION DE LA CALE DE HALAGE

## Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale et aux Services de l'Etat

<b>PREAMBULE.....</b>	<b>1</b>
<b>A. MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Contexte et programme de rattachement du projet</b>	<b>3</b>
1.1 Plan Rhône	3
1.2 Dépenses environnementales	4
<b>2. Procédures relatives au projet</b>	<b>5</b>
2.1 Situation juridique	5
2.2 Permis de construire	6
2.3 Compatibilité avec le PPRI d'Arles signé le 3 février 2015	7
<b>3. Appréciation globale des impacts du programme</b>	<b>17</b>
<b>4. Impacts permanents en phase exploitation</b>	<b>20</b>
4.1 Pollution de l'eau	20
4.1.1 Mesures d'accompagnement	20
4.1.2 Mesures de suivi des effluents	21
4.1.3 Contrôle du niveau de la cuve	21
4.1.4 Justification du choix de l'unité de Rognac pour le traitement des effluents	22
4.2 Gestion des déchets et effluents	23
4.3 Route-digue	24
4.4 Effets sur la nature, le patrimoine et le paysage	26
<b>5. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu</b>	<b>27</b>
<b>6. Suivi des mesures et de leurs effets</b>	<b>30</b>
6.1 Mise en place des mesures : responsabilités	30
6.2 Mesures de suivi du bruit	35
6.3 Méthode de suivi des effluents de la cale de halage	35
<b>7. Résumé non technique</b>	<b>36</b>

<b>B. MEMOIRE EN REPONSE AUX REMARQUES DES SERVICES DE L'ETAT .....</b>	<b>37</b>
1. Plans	37
2. Crue de référence	38
3. Tenue du remblai	38
4. Eaux usées	38
5. Zonage urbain et archéologie	39
6. Conformité avec le PPRI : impacts générés par le projet pour assurer la protection des biens et des personnes, ainsi que la non aggravation du risque inondation	41
7. Evaluation Natura 2000 : Compléments sur la lamproie marine, la lamproie fluviatile et l'aloise feinte	45
8. Gestion du faux indigo, plante invasive	47
9. Qualité de l'eau	48
9.1 Mesures de suivi des eaux en phase travaux	49
9.2 Mesures de suivi des eaux en phase exploitation	49
9.3 Mesures liées au dragage de sédiments	49
9.3.1 Dragages pour la réalisation des travaux	51
9.3.2 Dragages d'entretien	51
10. Clarification de certains éléments du dossier	52
 <b>ANNEXES .....</b>	 <b>53</b>

**Annexe 1 : Avis délibéré de l'Autorité Environnementale sur le projet de slipway d'Arles (13) – n°Ae 2014-115**

**Annexe 2 : Avis des services de l'Etat**

**Annexe 3 : Récépissé de la demande de permis de construire**

**Annexe 4 : Arrêté préfectoral d'autorisation de l'entreprise VALORTEC**

# PREAMBULE

## OBJET DU DOSSIER

Le CPIER-« Plan Rhône » 2015/2020 est en cours de signature et la modernisation du slipway d'Arles, équipement structurant pour le bassin, est inscrite dans ce prochain contrat de plan.

La flotte présente sur le bassin captif Rhône Saône comptait en 2013 environ 430 unités. La longueur maximale des unités est aujourd'hui de 135 m, avec notamment des paquebots fluviaux. Le besoin en réparation navale est actuellement de l'ordre de 115 mises à sec annuelles.

Le besoin à l'horizon 2020 est estimé entre 130 et 145 mises à sec annuelles, conjointement à une augmentation de la longueur moyenne des bateaux, avérée tant pour la flotte de marchandises que pour la flotte de plaisance. Le bassin Rhône Saône compte des équipements de mise à sec au gabarit Freycinet (38,50m), des sites de travaux à flot, et le slipway d'Arles d'une longueur de 120m.

Le site d'Arles est à ce jour le seul site qui puisse hisser les unités supérieures à 40m. Il peut réaliser, en activité pleine, entre 60 et 70 hissages par an.

En termes de nombre d'opérations de mise à sec, l'activité sur le bassin est aujourd'hui saturée, et dépendante de l'activité du slipway d'Arles.

En termes de gabarit, le bassin ne répond pas intégralement au besoin.

Le segment 120 m-135 m est à ce jour traité au Grand Port Maritime de Marseille, non connecté au réseau fluvial, avec la contrainte d'un accès par la mer pour les unités fluviales.

Dans ce contexte, la mise aux normes et l'extension du slipway d'Arles est impérieuse sur le court terme, pour que l'entretien de la cale fluviale du bassin puisse se poursuivre. Le site d'Arles est également stratégique sur le moyen terme, pour accompagner le développement du trafic et de la cale, en complément d'un second site dont l'étude et la réalisation sera conduite dans le cadre du Plan Rhône 2015-2020.

En raison des activités exercées au sein du slipway d'Arles et de leur importance, des travaux de mises aux normes, de modernisation et d'extension de la cale de halage, cette installation nécessite une autorisation au titre de l'article L.512-1 et suivants du code de l'environnement.

## CONTENU DU RAPPORT

Le dossier de demande d'autorisation au titre des ICPE réalisé pour les demandes d'autorisation administrative du projet au titre des réglementations environnementales, a fait l'objet :

- de remarques des services de l'Etat en juillet 2014,
- d'un avis de l'Autorité environnementale en mars 2015.

Le présent document constitue le mémoire en réponse aux questions soulevées dans ces avis joints en annexes 1 et 2. Ce document sera joint au dossier d'enquête publique à la suite des recommandations de l'avis de l'Autorité environnementale.





# A. MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

## 1. CONTEXTE ET PROGRAMME DE RATTACHEMENT DU PROJET

### 1.1 PLAN RHONE

#### EXTRAIT DU CHAPITRE 1.1 DE L'AVIS DE L'AE

Le projet s'inscrit dans le cadre du Plan Rhône 2014-2020, en cours d'élaboration, dont le projet envisage un besoin de mises à sec passant de 115 à 145 navires fluviaux par an et constate l'accroissement de la longueur des embarcations jusqu'à un maximum de 135 m. Actuellement, la cale de halage d'Arles ne peut accueillir que des navires de moins de 120 m. Elle en traite environ 70 par an. Les plus grosses unités, de longueur comprise entre 120 et 135 m, sont entretenues par le grand port maritime de Marseille (GPMM) ce qui impose un cheminement maritime de navires conçus pour la navigation fluviale.

Il n'est pas fait mention du chapitre du plan Rhône en cours d'élaboration qui se réfère à l'amélioration des capacités de réparation et d'entretien dont la cale constituerait un élément clé. L'Ae considère que, pour la complète information du public, il importe de bien comprendre comment la cale s'inscrit dans un ensemble d'actions qui accompagne l'accroissement prévu du trafic fluvial sur le Rhône.

*L'Ae recommande de mentionner explicitement le volet du projet de plan opérationnel 2014/2020 du plan-Rhône 2005-2020 qui concerne l'augmentation de la capacité de réparation navale et de montrer la place du projet dans l'ensemble des actions qui accompagnent l'accroissement prévu du trafic fluvial sur le Rhône.*

#### REPONSE DE VNF

Le volet transport fluvial du CPIER plan Rhône 2015 - 2020 s'inscrit dans la continuité du précédent programme, et se structure suivant cinq objectifs opérationnels complémentaires :

- développer le trafic fluvial en travaillant sur la demande
- développer les actions de formation en faveur de la voie d'eau
- poursuivre et optimiser les opérations d'infrastructures fluviales
- poursuivre les actions de recherche et d'innovation
- accompagner la croissance du trafic notamment en termes de services

L'opération de modernisation du slipway d'Arles, fortement attendue des transporteurs du bassin et des différents partenaires du Plan Rhône, est prévue dans le cadre de ce cinquième objectif. Elle fait également l'objet d'un soutien financier particulier de l'Europe au titre du POP FEDER compte tenu :

- de son intérêt opérationnel à l'échelle de l'ensemble du bassin : pouvoir disposer à court terme d'un outil de hissage et de réparation navale performant et apte à traiter les plus grandes unités fluviales du bassin. Le caractère captif du bassin (absence de connexion à grand gabarit avec d'autres bassins, au-delà du gabarit Freycinet) renforce la nécessité de disposer in situ d'un tel outil pour accompagner le développement de la cale et pouvoir traiter les unités comprises entre 38,50 (gabarit Freycinet) et 135 m (plus gros paquebots fluviaux)
- de sa cohérence avec l'ensemble des investissements soutenus par le Plan Rhône dans les précédentes contractualisations et dans le nouveau CPIER, visant à développer le trafic fluvial du réseau à grand gabarit, notamment par des actions d'amélioration de l'infrastructure, de modernisation de la cale, de développement et de modernisation des ports fluviaux, etc. La réparation navale revêt donc un caractère particulièrement stratégique pour pouvoir disposer sur le bassin d'une offre de service adaptée pour permettre aux usagers de pouvoir satisfaire aux obligations réglementaires (visites à sec des bateaux), et faire réparer leurs bateaux dans des conditions de délais et de coût acceptables, conditions nécessaires au soutien et à la compétitivité de cette activité

## 1.2 DEPENSES ENVIRONNEMENTALES

### EXTRAIT DU CHAPITRE 1.1 DE L'AVIS DE L'AE

Le coût du projet n'est pas mentionné dans le dossier, ainsi que l'estimation des dépenses consacrées à l'environnement, contrairement à ce qui est prévu par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

*L'Ae recommande de préciser le coût du projet ainsi que le montant des dépenses consacrées à l'environnement.*

### REPONSE DE VNF

Le coût total du projet est estimé à 8 500 000 €, comprenant la mise aux normes, la modernisation et l'extension du plan incliné à 135 m, ainsi que la reconstruction d'un poste d'attente.

Les travaux d'investissement en faveur de l'environnement liés à la mise aux normes s'élèvent à 3 800 000 € TTC. Ils concernent le traitement des eaux de la plate-forme, avec collecte et traitement sur un site à l'extérieur, l'assainissement de surface, les chaussées et l'aménagement paysager, le mur anti-bruit et la cabine mobile, la défense incendie, la réfection des dalles et l'étanchéité, l'équipement de nettoyage du site.

Le projet sera co-financé par partie par l'Agence de l'Eau dans ses aspects relatifs à la maîtrise des rejets d'eaux, car il permet de traiter deux types de pollutions du site : la pollution industrielle et la gestion des eaux grises et noires des navires en cale.

Le coût de ces différents travaux est détaillé dans le tableau ci-après.

**Tableau 1 : Coût des travaux de mises aux normes**

I – Travaux de mises aux normes du slipway d'Arles	Solutions retenues à l'AVP	Montant TTC valeur juin 2013
Traitement des eaux de la plateforme	Collecte et traitement à l'extérieur	518 000
Assainissement de la dalle	Caniveaux en U	153 000

I – Travaux de mises aux normes du slipway d'Arles	Solutions retenues à l'AVP	Montant TTC valeur juin 2013
Chaussées – aménagements paysagers	Chaussées le long du bât. Barriol dans enceinte Slipway	270 000
Acoustique – Mur (ateliers < 3 m)	Mur de 8 m avec retour	1 200 000
Acoustique (ateliers > 3 m) + Protection air	Fourniture d'une cabine + élévateur à ciseaux	407 000
Défense Incendie	2 poteaux + 1 pompage dans le Rhône	121 000
Réfection de dalles et étanchéité	dalles béton	916 000
Equipements de nettoyage du site	aspirateur motorisé sur pneus	96 000
Frais généraux (installation de chantier, études, ...)		100 000
<i>Total TTC travaux de mise aux normes (avec traitement des effluents à l'extérieur):</i>		<i>3 800 000</i>

Des mesures d'évitement et réduction des impacts en phase chantier et exploitation sont également prévues (liste détaillée au chapitre 6.1 - Mise en place des mesures : responsabilités page 30).

Le montant des dépenses consacrées à l'environnement atteignent 81 000 € TTC en phase chantier et 144 000 €/an en phase exploitation, incluant la collecte et le traitement des effluents par une entreprise extérieure. En phase exploitation, viennent s'ajouter également des mesures à mettre en place sur une durée limitée : des analyses de qualité de l'eau pendant 5 ans pour un montant total de 15 000 € et des mesures de suivi de bruit pendant un an pour un total de 15 000 €.

Le détail du coût par mesure est indiqué dans le tableau au chapitre 6.1, page 30.

## 2. PROCEDURES RELATIVES AU PROJET

### 2.1 SITUATION JURIDIQUE

#### EXTRAIT DU CHAPITRE 1.3 DE L'AVIS DE L'AE

L'étude d'impact est présentée dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exploiter une ICPE, associée à une demande d'autorisation d'extension de l'installation. Elle comporte une étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau et une notice d'incidences Natura 2000. Cette demande est présentée par VNF, propriétaire de l'ouvrage. De ce fait, VNF entend bien être titulaire de l'autorisation d'exploiter alors qu'il semble qu'en réalité l'exploitant sera la société SACHA. Le régime de responsabilité de l'exploitant en titre et de l'exploitant de fait, tel qu'établi par la jurisprudence de la Cour de Cassation et du Conseil d'Etat<sup>7</sup>, met en évidence des risques juridiques importants.

***L'Ae recommande de clarifier la situation juridique pour déterminer qui, entre VNF et SACHA, a la qualité d'exploitant, au regard de la jurisprudence la plus récente concernant les installations classées pour la protection de l'environnement.***

## REPOSE DE VNF

### Sur la possibilité pour VNF de déposer le dossier ICPE

- **Article L160-1 du code de l'environnement**

(...)

*L'exploitant s'entend de toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative ou non lucrative.*

- **Article R512-2**

*Toute personne qui se propose de mettre en service une installation soumise à autorisation adrese, dans les conditions prévues par la présente sous-section, une demande au préfet du département dans lequel cette installation doit être implantée.*

**Dans ces conditions, VNF qui contrôle l'activité en tant que concédant et se propose de mettre en service l'installation peut légitimement déposer le dossier ICPE.**

### Sur la possibilité de transférer la responsabilité de l'exploitation au concessionnaire connu à ce jour (la SACHA depuis 1984) une fois les travaux achevés

- **Article L512-16**

*Un décret en Conseil d'Etat définit les cas et conditions dans lesquels le changement d'exploitant est soumis à une autorisation préfectorale délivrée en considération des capacités techniques et financières nécessaires pour mettre en œuvre l'activité ou remettre en état le site dans le respect de la protection des intérêts visés à l'article L. 511-1.*

- **Article R516-1**

Les installations dont la mise en activité est subordonnée à l'existence de garanties financières et dont le changement d'exploitant est soumis à autorisation préfectorale sont :

(...)

5° Les installations soumises à autorisation au titre de l'article L. 512-2

**Il est donc possible de changer d'exploitant. En l'espèce, le slipway étant considéré comme installation soumise à autorisation, ce changement nécessitera une autorisation préfectorale.**

## **2.2 PERMIS DE CONSTRUIRE**

### EXTRAIT DU CHAPITRE 1.3 DE L'AVIS DE L'AE

La construction d'un mur anti-bruit au droit de l'ouvrage implique une demande de permis de construire qui a vocation à être jointe au dossier<sup>8</sup>. Le plan d'occupation des sols de la ville d'Arles modifié a été voté le 18 décembre 2013. La cale de halage est située dans une zone autorisant des activités industrialo-portuaires.

*L'Ae recommande de joindre au dossier la demande de permis de construire relative à la création du mur anti-bruit.*

## REPONSE DE VNF

La demande de permis de construire est jointe au présent document en Annexe 3 : Récépissé de la demande de permis de construire.

Le permis de construire a été déposé afin de respecter les pièces nécessaires et délais de la procédure en cours, tout en sachant que l'obtention du permis nécessitait des modifications engagées sur le PPRi d'Arles, indispensables notamment à l'autorisation du projet de mises aux normes et d'extension du slipway d'Arles.

Le PPRi ayant été approuvé le 3 février 2015, un deuxième dépôt de demande de permis de construire est donc prévu à l'issue de la phase d'échanges et de concertation avec les services de l'Etat et l'Autorité Environnementale. Ce dépôt interviendra au mois de juin 2015.

## **2.3 COMPATIBILITE AVEC LE PPRi D'ARLES SIGNE LE 3 FEVRIER 2015**

### EXTRAIT DU CHAPITRE 1.3 DE L'AVIS DE L'AE

Le plan de prévention du risque d'inondation d'Arles<sup>9</sup> (PPRI) interdit la : « *Création d'établissements sensibles* » en zone rouge à l'exception<sup>10</sup> des : « *Constructions ou extensions d'équipements d'activités portuaires, y compris bâtiments d'activités strictement liées au fleuve ou à la mer* ». Le projet présenté, situé en zone rouge R2 est donc compatible avec le PPRi du fait de cette exception.

*L'Ae recommande d'actualiser le dossier en explicitant la compatibilité avec le PPRi d'Arles signé le 3 février 2015.*

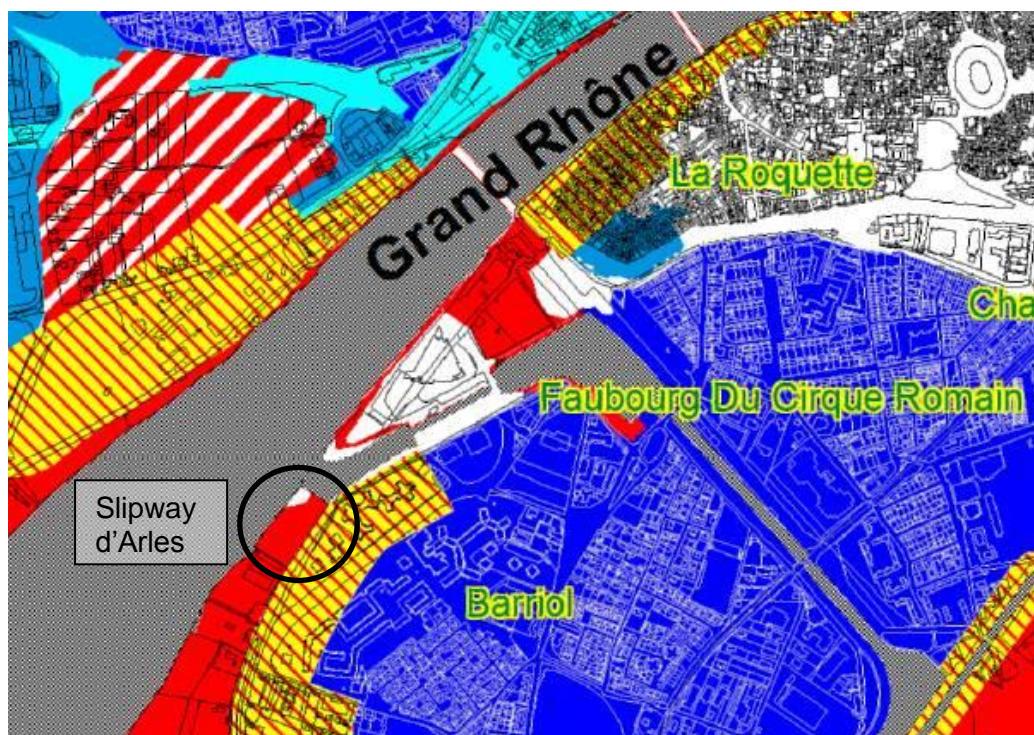
## REPONSE DE VNF

Par arrêté préfectoral du 3 février 2015, Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône a approuvé le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) sur la commune d'Arles. Dans le dossier étudié par l'Autorité environnementale, l'analyse de compatibilité du projet avec le PPRi était basée sur le PPRi précédent et n'est donc plus d'actualité. Le présent chapitre a pour objet l'actualisation de l'analyse de la compatibilité du projet par rapport au PPRi approuvé en 2015.

### ZONAGE DU PPRi D'ARLES DE FEVRIER 2015

Le slipway d'Arles est situé dans le zonage R2 du PPRi d'Arles 2015.

Carte 1 : Extrait cartographique du zonage réglementaire du PPRi d'Arles - Février 2015



LEGENDE du zonage réglementaire	
	bande_de_sécurité (RH)
	bâti_source_cadastrale
	Zone_R2
	Zone_R2-A
	Zone_P
	Zone_R1
	Zone_B2
	Zone_B1
	Zone_BR
	Table_d_assemblage
	voie ferrée

La zone **Rouge** dénommée **R** est une zone inconstructible pour les nouveaux projets, sauf exceptions liées à la nature des enjeux de chacune des zones. Elle est divisée en quatre classes dont la zone **R2** correspond aux zones peu ou pas urbanisées (ZPPU) et les autres zones urbanisées (AZU) soumises à un aléa fort ( $H > 1\text{m}$ ).

**REGLES GENERALES APPLICABLES AUX PROJETS**

Est désigné par « projet » tout aménagement, ouvrage, installation, exploitation ou construction nouvelle. **Ceci inclut les projets d'intervention sur l'existant** tels les changements de destination, les extensions et les reconstructions, et ce qu'ils soient soumis ou non à la nécessité d'une déclaration préalable ou de l'obtention d'un permis de construire.

Les possibilités de démolition / reconstruction ne s'appliquent qu'aux constructions démolies depuis moins de dix ans au moment du dépôt de la demande.

De manière générale, tout projet doit être conçu de façon à ne pas aggraver le risque inondation, sur le site-même du projet et sur les sites environnants.

Pour cela, les projets seront conçus, réalisés et exploités de manière à :

- assurer une transparence hydraulique optimale,
- limiter autant que possible les obstacles à l'écoulement des eaux (par exemple en positionnant l'axe principal des installations dans le sens du plus grand écoulement des eaux),
- présenter une résistance suffisante aux pressions (ancrage, amarrage...) et aux écoulements jusqu'à la crue de référence.

**Analyse du projet au regard des règles générales**

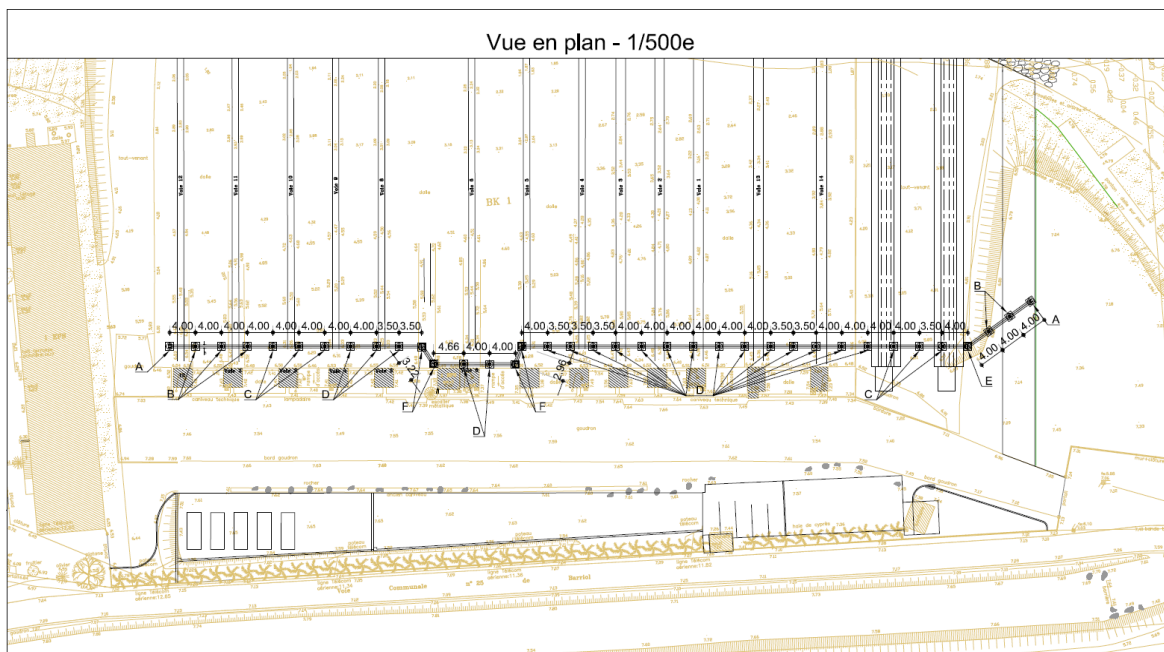
Le projet constitue une mise aux normes et une extension du slipway d'Arles, équipement existant depuis plus de 10 ans pour l'entretien et la réparation des navires fluviaux.

Le projet est situé sur le ségonal et n'est pas protégé par les digues. Il est situé en zone inondable du fait de la nécessaire proximité de l'eau. En conséquence, la conception des équipements, existants et nouveaux, prend en compte le risque d'inondation du site et d'entraînement par les crues. Le mur anti-bruit est positionné de façon de ne pas créer d'obstacle à l'écoulement des crues et comprend des ouvertures dans sa partie inférieure à chaque treuil afin d'assurer la transparence hydraulique. Le système de collecte des eaux polluées de la cale est enterré. Il est également prévu la résistance aux pressions et écoulements : le poste d'attente est refait à neuf pour assurer une plus grande sécurité : il est composé d'un alignement de ducs d'Albe dans le sens du plus grand écoulement des eaux. Les containers recevant les déchets sont ancrés au sol et sont équipés de dispositifs de fermeture pour éviter les embacles.

L'exploitant du site assure le suivi des débits du Rhône, pour anticiper les risques liés aux crues, et la mise en place des mesures adéquates en cas de situation critique : gestion de la zone de déchets et du matériel, mise en sécurité des bateaux, évacuation du personnel...

La vulnérabilité du site est améliorée grâce à la modernisation des équipements et la formalisation des procédures de gestion du site par l'exploitant.

Figure 1 : Localisation du mur anti-bruit



**Le projet de mise aux normes et extension du slipway d'Arles est conforme aux règles générales du PPRI d'Arles.**

#### PRINCIPES DE LA ZONE ROUGE (EXTRAIT DU PPRI)

Les principes s'appliquant à cette zone sont :

- l'interdiction de toute construction nouvelle, à l'exception de celles listées ci-après ;
- la non augmentation du nombre de personnes exposées, en particulier dans des locaux de logement.

#### Analyse du projet au regard des principes de la zone rouge

Le slipway d'Arles ne comprend pas de locaux de logement. Les personnes sur le site sont les employés de la SACHA, les armateurs dont les bateaux sont en cours de réparation sur la cale ou en attente au poste d'amarrage et les entreprises extérieures venant faire les réparations et entretien des navires. Il n'est pas attendu d'augmentation de la fréquentation du site par la mise aux normes et l'extension du site, mais la possibilité d'accueillir de plus grands bateaux.



## Chapitre 3.1.1 du PPRi d'Arles de février 2015 : SONT INTERDITS en zones R1, R2A, R2 et RH:

<b>Prescriptions du PPRi – sont interdits :</b>	<b>Analyse de la compatibilité</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tous les projets non autorisés aux paragraphes 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 et 3.1.5 sont interdits.</li> </ul>	Cf chapitre ci-après
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les <b>sous-sols</b></li> <li>La création de <b>terrains de camping</b>, de <b>caravaning</b>, de <b>parcs résidentiels de loisirs</b> et <b>d'aires d'accueil des gens du voyage</b>.</li> <li>La création <b>d'établissements sensibles</b>.</li> <li>L'extension des établissements sensibles.</li> <li>La création <b>d'établissements stratégiques</b>.</li> <li>La création <b>d'établissements recevant du public</b>.</li> </ul>	Rubriques non visées par le projet
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les <b>remblais</b>, sauf s'ils sont directement liés à des opérations autorisées ou nécessaires à des travaux de réduction de vulnérabilité, et à condition qu'ils soient limités à l'emprise des ouvrages, installations et aménagements autorisés (constructions, rampes d'accès, zones de repli pour animaux...), et dans le respect des dispositions prévues par le code de l'environnement</li> </ul>	<p>Il est prévu dans le cadre du projet, la réalisation de l'extension de la cale et la mise en place d'un ponton et duc d'albe. Ces ouvrages constituent des remblais, compensés par du dragage au droit du poste d'attente : le bilan en volume de déblais-remblais de l'opération est nul. Les travaux seront réalisés de façon à générer un moindre impact sur le milieu aquatique et l'écoulement des eaux, conformément aux dispositions du code de l'environnement.</p> <p><b>Le projet est compatible avec cette rubrique du PPRi d'Arles 2015.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La création d'<b>infrastructures de collecte et de traitement des déchets et des ordures ménagères</b> (centres de traitement, déchetteries et quais de transfert), <b>dans les zones RH, R2 et R1 uniquement</b>.</li> </ul>	<p>Il existe déjà une zone de stockage des déchets, composée de containers, pour gérer les déchets liés à l'exploitation du site. Cet équipement n'est pas modifié par le projet de mises aux normes et d'extension. Les dispositions sont d'ores et déjà prises pour empêcher que les déchets ne soient emportés en cas de crues (containers ancrés). Il est également prévu la réalisation d'un système de collecte des eaux polluées de la cale dans une cuve enterrée.</p> <p><b>Le projet est donc compatible avec cette rubrique du PPRi d'Arles 2015.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les <b>stockages ou dépôts de tous matériaux flottants ou pouvant créer des embâcles</b>, sans installation d'un dispositif anti-empatement transparent jusqu'à l'aléa de référence ou d'un dispositif de gestion de crise permettant de les évacuer rapidement.</li> </ul>	<p>Le slipway d'Arles comprend une zone de stockage des déchets constitués de containers spécifiques ancrés. Ces containers sont suivis et régulièrement vidés par une entreprise spécialisée à la demande de l'exploitant du site. Le slipway fait également l'objet d'un plan de prévention des risques, édictant notamment les règles de conduite et de gestion du site à tenir en cas d'inondation.</p> <p><b>A ce titre, la zone de stockage de déchets n'est pas interdite sur le site du slipway d'Arles par le PPRi 2015.</b></p>

### Chapitre 3.1.2 : Sont autorisés en zone Rh

Cette zone est constituée des bandes de sécurité situées à l'arrière immédiat des ouvrages d'endiguement (digues de protection, remblais routiers ou autoroutiers, remblais ferroviaires, canaux, etc) dans lesquelles, en cas de défaillance de l'ouvrage (rupture ou surverse), l'aléa serait plus fort que l'inondation naturelle.

Le principe du PPR est de n'y autoriser que des adaptations limitées des constructions existantes visant à réduire leur vulnérabilité :

<b>Prescriptions du PPRi – sont autorisés en zone Rh :</b>	<b>Analyse de la compatibilité</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La surélévation des constructions existantes</li> <li>• L'extension limitée de l'emprise au sol des constructions existantes</li> </ul>	<p>Rubriques non visées par le projet</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les <b>opérations de démolition / reconstruction sans augmentation de l'emprise</b> sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'il n'y ait pas de changement de destination allant dans le sens de l'augmentation de la vulnérabilité ;</li> <li>- que les planchers créés soient réalisés au moins 0,20 m au-dessus de la cote de référence ;</li> <li>- de disposer d'une zone refuge ;</li> <li>- de prévoir un mode de gestion en phase de crise afin d'assurer l'information, l'alerte, l'évacuation des personnes ;</li> <li>- que le stockage des produits polluants soit réalisé au moins 0,20 m au-dessus de la cote de référence ;</li> <li>- qu'un dispositif de sécurité soit réalisé pour éviter l'emportement par une inondation des autres types de stockage ;</li> <li>- que les circuits de distribution des réseaux soient indépendants entre partie submersible et partie située hors zone inondable afin d'en assurer le fonctionnement post-inondation.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Il est prévu la démolition et reconstruction du poste d'attente. Le poste d'attente est un quai où s'amarront les bateaux en attente d'être hissés sur le plan incliné pour réparation : il n'y a pas de création de plancher, ni de bâtiment de stockage ou de logement. Le nouvel ouvrage vise à remplacer un ouvrage ancien et non conforme, et permettre une meilleure sécurité pour les bateaux amarrés en attente de pouvoir les monter sur la cale pour leur réparation et entretien. L'accès à ce poste d'attente sera également plus sécurisé et fonctionnel pour le personnel. Il comprend la réfection du terre-plein, la création d'une passerelle routière fixe de 6 m de large pouvant accueillir des utilitaires légers et chariots télescopiques pour décharger les bateaux, une passerelle piétonne, un quai de 12m de long sur 2,5 m de large et un alignement de 6 ducs-d'albe sur 80 m de long. Il n'est pas prévu de zones de stockage de déchets ou produits polluants sur ce poste. Le personnel intervenant sur le slipway et le poste d'attente inclus, sera préalablement informé des consignes du site ICPE et signera le plan de prévention de la SACHA. La conception du poste d'attente et de l'ensemble des équipements prend en compte le risque inondation et de submersion afin d'assurer la pérennité et le fonctionnement des équipements. L'augmentation de l'emprise de l'aménagement est compensée en terme de volume par des terrassements sous-fluviaux. L'aménagement est parallèle aux écoulements. <b>La création du poste d'attente remplit les conditions énoncées dans le PPRi d'Arles 2015.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les changements de destination ou aménagements intérieurs allant dans le sens de la réduction de la vulnérabilité</li> <li>• Dans le secteur sauvegardé uniquement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la création d'ERP à vocation patrimoniale, culturelle et historique</li> <li>- la création d'hébergement</li> </ul> </li> <li>• Les <b>aménagements publics légers</b></li> </ul>	<p>Rubriques non visées par le projet</p>

<b>Prescriptions du PPRI – sont autorisés en zone Rh :</b>	<b>Analyse de la compatibilité</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les <b>infrastructures linéaires publiques de transport</b> (y compris toutes les installations ou tous les équipements nécessaires à leur fonctionnement, exploitation et entretien) sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> <li>que les installations ou tous les équipements nécessaires à leur fonctionnement soient calés au moins 0,20 m au-dessus de la cote de référence ;</li> <li>pour les projets n'étant pas soumis à déclaration ou autorisation Loi sur l'Eau, de ne pas entraver le libre écoulement des eaux pour l'aléa de référence et de ne pas aggraver les risques pendant l'inondation.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Le slipway est un équipement nécessaire à une infrastructure publique de transport : la voie d'eau. Pour la crue de référence de 1856, la côte d'inondation est à 7,34 m NGF.</p> <p>L'ensemble des nouveaux équipements est conçu de façon à ne pas nuire aux écoulements des eaux (équipements enterrés, équipements parallèles aux écoulements, équipements hors d'eau).</p> <p><b>Le projet est compatible avec cette prescription du PPRI d'Arles 2015.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La construction et les travaux des réseaux de transports en commun et de leurs équipements</li> </ul>	<p>Rubrique non visée</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La réalisation de <b>travaux d'infrastructures portuaires</b> sous réserve de ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux et de ne pas aggraver les risques et leurs effets pendant l'inondation.</li> </ul>	<p>Le slipway n'est pas une infrastructure portuaire, néanmoins, le principe de non aggravation des risques s'applique au slipway. L'analyse des incidences du projet démontre que le projet ne fait pas obstacle à l'écoulement des eaux ni n'aggrave le risque d'inondation grâce à la situation du site, à la nature et à l'implantation des équipements.</p> <p><b>Le projet est compatible avec cette prescription du PPRI d'Arles 2015.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La construction ou l'extension de <b>stations d'épuration par lagunage.</b></li> </ul>	<p>Rubrique non visée</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'extension des stations d'épuration existantes.</li> </ul>	<p>Il a été choisi une collecte et traitement des effluents à l'extérieur du slipway : le projet ne concerne donc pas cette rubrique.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les installations et travaux divers destinés à améliorer l'écoulement ou le stockage des eaux ou à réduire le risque</li> </ul>	<p>Rubrique non visée</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les constructions, installations techniques liées à la gestion et à l'exploitation des cours d'eau, des captages d'eau potable et des <b>réseaux publics ou d'intérêt général et collectif</b> (eau, énergie, télécommunication, pipe-line, eau brute d'irrigation, assainissement agricole), sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> <li>de prendre toutes les dispositions constructives visant à diminuer la vulnérabilité et à permettre un fonctionnement normal ou, a minima, à supporter sans dommages structurels une immersion pendant plusieurs jours (étanchéité, résistance à la pression hydraulique, stabilité des ouvrages, etc.), en particulier en installant autant que faire se peut les équipements techniques sensibles (tels que les transformateurs, les postes de distribution, les postes de relevage ou de refoulement, les relais et antennes, etc.) au moins 0,20 m au-dessus de la cote de référence ;</li> <li>de ne pas aggraver les risques et leurs effets pendant l'inondation.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Le slipway est un équipement nécessaire à l'échelle du bassin Rhône Saône pour l'entretien et la réparation des navires fluviaux, indispensable au développement du transport fluvial et de l'exploitation des cours d'eau.</p> <p>Le projet est conçu de façon à respecter les normes environnementales en matière de rejets et émissions sonores notamment, mais également une meilleure gestion du site en cas d'inondation pour en réduire la vulnérabilité. Par exemple, la rénovation du poste d'attente permettra de mettre en sécurité les bateaux du site. Toutes les dispositions constructives énoncées dans le PPRI sont respectées.</p> <p><b>Le projet est conforme à cette rubrique du PPRI d'Arles 2015.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les <b>opérations de déblais/remblais</b> nécessaires</li> </ul>	<p>Le volume déblais/remblais de l'opération est nulle.</p>

<b>Prescriptions du PPRi – sont autorisés en zone Rh :</b>	<b>Analyse de la compatibilité</b>
aux opérations autorisées (y compris réduction de vulnérabilité) à condition qu'elles ne conduisent pas à une augmentation globale du volume remblayé sur la partie inondable de l'unité foncière et qu'elles ne modifient pas l'emprise de la zone inondable.	Le slipway étant situé en amont des digues, le projet ne modifie pas l'emprise de la zone inondable. <b>L'opération de déblais/remblais liée à la mise aux normes et l'extension du slipway d'Arles est donc autorisée par le PPRi 2015.</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les <b>carrières, ballastières et gravières</b> autorisées et exploitées.</li> <li>• Les <b>réseaux d'irrigation et de drainage</b></li> <li>• La construction de <b>piscines enterrées</b> affleurantes</li> <li>• Dans le cadre d'activités existantes uniquement, les <b>abris ouverts</b>,</li> <li>• L'implantation d'<b>unités de production photovoltaïque sur des structures existantes</b></li> <li>• Les <b>aménagements de terrains de plein air, de sports et de loisirs</b> au niveau du sol</li> <li>• Les <b>aménagements légers temporaires</b>, démontables ou mobiles relatifs aux activités d'élevage, aux activités le long des berges ou des plages et à leur sécurité ou nécessaires à l'organisation de manifestations événementielles temporaires,</li> </ul>	Rubriques non visées

### Chapitre 3.1.3 du PPRi d'Arles de février 2015 : SONT AUTORISÉS en zone R2

<b>Prescriptions du PPRi – sont autorisés en zone R2 :</b>	<b>Analyse de la compatibilité</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les projets autorisés au 3.1.2.</li> </ul>	Cf. chapitre ci-avant
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La construction d'abris ou appentis</li> <li>• La construction de bâtiments liés à l'exploitation d'un camping ou d'une aire d'accueil des gens du voyage</li> <li>• Le changement de destination de <b>bâtiments existants</b> en musées ou en lieux d'accueil d'organismes de gestion des espaces naturels</li> </ul>	Rubriques non visées
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les constructions ou les extensions d'équipements d'activités portuaires, y compris bâtiments d'activités strictement liées au fleuve ou à la mer, sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'elles assurent la sécurité des personnes et n'augmentent pas la vulnérabilité ;</li> <li>- que les parties de bâtiments situées en dessous de la cote de référence soient construites avec des matériaux et des équipements insensibles à l'eau ;</li> <li>- que le stockage des produits polluants soit réalisé au moins 0,20 m au-dessus de la cote de référence ;</li> <li>- que le stockage au niveau du terrain naturel d'objets pouvant se mettre en flottaison soit muni de dispositifs anti-empatement transparents afin d'éviter la création d'embâcles ;</li> <li>- qu'un dispositif de gestion de crise permette d'évacuer rapidement les personnes et les matériaux stockés temporairement au niveau du terrain naturel (zones de déchargement).</li> </ul> </li> </ul>	<p>Le projet constitue un équipement indispensable à l'entretien et à la réparation des navires navigant sur le Rhône.</p> <p>L'objectif du projet de mise aux normes et d'extension du slipway d'Arles comprend notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la modification du poste d'attente afin d'améliorer l'amarrage des bateaux et la sécurité des accès,</li> <li>• une zone de stockage adaptée des déchets et produits polluants au-dessus de la cote de référence dans des containers adaptés,</li> <li>• un meilleur encadrement des entreprises intervenant sur le site et une formalisation des dispositifs de gestion et de suivi des équipements, notamment en cas de crise.</li> </ul> <p>De plus, le projet ne prévoit pas d'augmentation de sa fréquentation (pas d'augmentation de la vulnérabilité).</p>

Prescriptions du PPRi – sont autorisés en zone R2 :	Analyse de la compatibilité
	<b>Le projet de mise aux normes et d'extension du slipway, équipement d'activités portuaires, est donc autorisé par le PPRi d'Arles 2015.</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La création de <b>haltes nautiques</b></li> <li>• Les installations légères liées aux activités nautiques, de sports ou de loisirs</li> </ul>	Rubriques non visées
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La création ou l'extension d'aires de stationnement <b>au niveau du terrain naturel</b> non closes nécessaires aux activités autorisées sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'y interdire les activités de camping et caravaning ;</li> <li>- qu'elles fassent l'objet d'un affichage approprié et d'un plan de gestion de crise permettant d'assurer l'information des usagers, l'alerte, l'évacuation et la limitation des dommages aux biens qui soit intégré au plan communal de sauvegarde. Cette règle ne s'applique pas aux places de stationnement situées le long des infrastructures de transport</li> </ul> </li> </ul>	<p>De nouvelles places de stationnement seront créées au niveau du terrain naturel dans l'enceinte du slipway. Ces places sont accessibles uniquement au personnel du slipway et aux entreprises extérieures ayant autorisation à intervenir sur site. L'ensemble des personnes intervenant sur le site sont informées préalablement des consignes à respecter sur le site et signent le plan de prévention des risques. L'ensemble du site fait l'objet d'une signalisation adaptée pour chaque zone bien identifiée, notamment les places de stationnement.</p> <p><b>Le projet d'extension de la zone de stationnement est donc autorisé.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cadre d'activités agricoles, la délimitation de <b>parcs destinés à l'élevage</b></li> <li>• Les constructions et installations nécessaires au maintien d'une exploitation agricole</li> <li>• Dans le cadre d'une activité agricole existante uniquement, la création par changement d'usage de constructions existantes, de bâtiments à usage d'ERP de 5ème catégorie</li> <li>• Dans le cadre d'une exploitation agricole existante, l'aménagement ou la création de locaux destinés à l'hébergement temporaire, limité à quelques mois dans l'année, des ouvriers agricoles saisonniers de l'exploitation agricole sur laquelle sera situé le projet de construction</li> <li>• Dans le cadre de l'activité agricole, la création d'aires de remplissage et de lavage et la construction de serres et tunnels/bitunnels</li> </ul>	Rubriques non visées
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'extension limitée de l'emprise au sol des constructions existantes <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour les autres constructions à usage d'habitation dans la limite de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol supplémentaire</li> <li>- Pour les établissements stratégiques, dans la limite de 20 % de l'emprise au sol existante</li> </ul> </li> <li>• La création de <b>garages fermés</b></li> <li>• La construction de parcs de production d'énergie solaire et/ou éolienne</li> </ul>	Rubriques non visées
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La création de <b>clôtures</b> permettant d'assurer la transparence hydraulique, avec possibilité d'un mur bahut de soubassement de 40 cm de haut maximum et muni d'ouvertures permettant le ressuyage.</li> </ul>	<p>Le projet ne comprend pas la création de clôtures.</p> <p>Le mur anti bruit, parallèle aux écoulements, assure la transparence hydraulique grâce à la présence</p>

<b>Prescriptions du PPRi – sont autorisés en zone R2 :</b>	<b>Analyse de la compatibilité</b>
	<p>d'ouvertures en bas du mur au niveau de chaque treuil, et le positionnement du retour amont à 1 m au-dessus du sol.</p> <p><b>Cet élément du projet est donc conforme aux prescriptions du PPRi.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les <b>citernes et cuves</b> à condition d'être scellées, lestées et que toute ouverture (évent, remplissage) soit située au-dessus de la cote de référence.</li> </ul>	<p>Le système de rétention des pollutions est enterré afin de ne pas nuire à l'écoulement des eaux, ni être emporté par les crues.</p> <p><b>Cette partie du projet est conforme aux prescriptions du PPRi.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les <b>aménagements de terrains de plein air</b>, de sports et de loisirs</li> <li>• Les installations et travaux divers destinés à améliorer l'écoulement ou le stockage des eaux ou à réduire le risque</li> </ul>	<p>Rubriques non visées</p>

En synthèse, le slipway d'Arles est une infrastructure nécessaire au développement de la voie d'eau et à la réparation navale, dont la mise aux normes est indispensable pour répondre aux objectifs du Plan Rhône et à la réglementation environnementale.

La conception du projet répond à de nombreux objectifs : maîtrise des rejets polluants, maîtrise des émissions sonores, et gestion du risque inondation et maîtrise de la vulnérabilité du site par rapport à sa situation sur le ségonal du Rhône.

La transparence aux écoulements et le bilan en volumes déblais/remblais ont été recherchés en priorité. Ainsi,

- Le projet est neutre du point de vue des volumes de déblais –remblais : les terrassements sous-fluviaux compensent l'augmentation de la surface du plan incliné, la création du mur-anti-bruit et la rénovation du poste d'attente.
- Le mur anti-bruit est parallèle aux écoulements et équipé en partie inférieure d'ouvertures assurant la transparence hydraulique, et d'un retour situé à 1 m au-dessus du sol,
- Le poste d'attente, dont la solution de plus faible emprise a été retenue, est composé d'un alignement de ducs d'Albe situé dans l'axe d'écoulement afin de ne pas modifier les écoulements.
- La zone de stockage des déchets existante est située hors d'eau, et composée de containers ancrés au sol,
- La cuve de rétention des effluents, composée de conduites, est enterrée.

La vulnérabilité du site n'est pas modifiée par l'aménagement : il n'y a pas de création de logement, ni de locaux. Le nombre de personnes intervenant sur le site est limité par le nombre d'ateliers possibles par bateau.

La gestion du site est assurée par la SACHA qui anticipe les risques de crue par un suivi régulier des débits du Rhône et de la météo. Elle gère en conséquence la gestion du site en cas de crise : gestion de la zone de stockage des déchets par fermeture des bennes et enlèvement des embacles potentiels, mise à l'abri des engins, amarrage et mise en sécurité des bateaux, évacuation du site... La formalisation des procédures de gestion par l'exploitant améliore la vulnérabilité du site par rapport à la situation actuelle.

**L'analyse des différentes composantes du projet au regard des prescriptions du PPRi d'Arles de février 2015 montre que le projet est compatible avec ce document cadre. Le projet respecte l'ensemble des prescriptions édictées dans le PPRi.**

### 3. APPRECIATION GLOBALE DES IMPACTS DU PROGRAMME

#### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.1 DE L'AVIS DE L'AE

Le dossier donne des renseignements très succincts sur les impacts environnementaux du plan Rhône auquel ce projet est intégré. L'Ae a été informée qu'il comporterait des objectifs environnementaux ambitieux, dont le transfert du fret depuis la route vers la voie fluviale n'est pas le moindre. Le plan Rhône comporte également un volet « *Qualité des eaux, ressources et biodiversité* » qui témoigne d'une volonté forte de préservation de l'environnement. L'Ae considère que le dossier devrait expliciter la compatibilité du projet de cale de halage avec ces exigences environnementales du plan Rhône.

*L'Ae recommande, pour la complète information du public, de faire figurer dans les documents accompagnant le dossier d'étude d'impact, les principales ambitions environnementales du projet de plan Rhône et d'expliquer en quoi le projet y contribue.*

#### REPONSE DE VNF

Le plan Rhône est un projet ambitieux d'aménagement du territoire articulé autour de grandes priorités, avec pour objectifs :

- concilier la prévention des inondations et les pressions liées au développement urbain et aux activités humaines en zone inondable
- améliorer le cadre de vie des habitants (qualité des eaux, biodiversité, patrimoine culturel, tourisme durable, espaces naturels, ...)
- permettre un développement économique durable (transport fluvial notamment)

Les orientations stratégiques et actions constituant les priorités du Plan Rhône pour la période à venir, sont déclinées au travers des six volets thématiques suivants :

- Patrimoine et culture : promouvoir la culture rhodanienne, son patrimoine, son identité
  - connaître le Rhône
  - faire découvrir les multiples visages du Rhône
  - créer une dynamique autour du Rhône
- Tourisme : assurer à partir du fleuve et de ses berges le développement d'un tourisme de qualité
  - un tourisme de qualité au service des territoires
  - diversifier l'offre de loisirs
- Inondations : concilier la prévention des inondations et les pressions d'un développement urbain et des activités humaines en zone inondable
  - réduire les inondations
  - réduire la vulnérabilité
  - savoir mieux vivre avec le risque
  - coordonner les efforts sur les affluents
- Qualité des eaux, ressource et biodiversité : garantir la qualité des eaux, le partage de la ressource et préserver la biodiversité
  - réhabiliter le fleuve
  - lutter contre la pollution
  - faciliter la migration des poissons
  - protéger les espaces emblématiques du fleuve

- constituer une base de connaissance
- Energie : assurer le développement de la production d'énergie du couloir rhodanien dans le respect de l'environnement
  - faire rimer énergie et environnement
  - avoir le vent en poupe : exploitation du gisement éolien
  - valoriser des potentiels
  - sécuriser les infrastructures
- Transport fluvial : gérer la demande exponentielle de déplacements dans la vallée du Rhône par un report modal vers la voie d'eau
  - soutenir les professionnels du transport fluvial
  - développer le potentiel des ports fluviaux
  - accompagner de nouvelles pratiques logistiques
  - s'ouvrir à d'autres horizons
  - augmenter les capacités de transports
  - favoriser les échanges fleuve/mer

Le projet de mises aux normes et d'extension du slipway d'Arles s'inscrit particulièrement dans les volets « qualité des eaux » et « transport fluvial ».

#### Volet qualité des eaux

L'objectif 1 dans le cadre de la restauration de la qualité des eaux et la protection de la ressource concerne l'accélération des programmes d'actions dédiés à la lutte contre la micropollution menaçant la qualité de la ressource. Les efforts se sont actuellement concentrés sur l'agglomération lyonnaise pour réduire les rejets de substance toxique. La DRIRE avait de son côté accentué ses efforts vis-à-vis des rejets industriels dans le cadre de la législation sur les installations classées. Ces actions vont se poursuivre et s'étendre aux autres agglomérations et sites industriels du corridor Rhône-Saône. **La maîtrise des rejets du site ICPE du slipway d'Arles s'inscrit dans cet objectif d'amélioration de la qualité des eaux du Plan Rhône.**

#### Volet transport fluvial

Le volet transport fluvial du Plan Rhône répond aux enjeux de favoriser le développement du trafic commercial sur les eaux intérieures de manière durable, en gérant la demande exponentielle de déplacement dans la vallée du Rhône, et en assurant un meilleur équilibre et une complémentarité entre les différents modes de transport terrestres (routier - ferroviaire et fluvial). Au-delà de l'enjeu du report modal, il s'agit aussi de favoriser un mode de transport :

- massifié (un convoi poussé de deux barges permet le transport de 4 400 t soit l'équivalent d'environ 175 poids lourds sur la route),
- plus économe en consommation de carburant (1 kilo-équivalent pétrole consommé permet le transport d'une tonne sur 50 km par la route, 130 km en train complet, 275 km avec un convoi fluvial de 4 400t),
- moins nuisant sur le plan environnemental (pollution atmosphérique, pollution des eaux, nuisances aux riverains, etc.),
- plus sûr en termes d'accidentologie,
- qui permet une desserte à moindre nuisance au cœur même des agglomérations riveraines et donc des territoires riverains.



Le volet fluvial du plan Rhône s'inscrit donc parfaitement dans une logique de développement durable, et en parfaite cohérence avec les politiques nationales et communautaires : réseaux transeuropéen de transport RTE-T (développement d'axes internationaux, l'axe Rhône Saône étant intégré dans la liaison Mer du Nord - Méditerranée), Stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente durable et inclusive, Plan communautaire NAIDES II - 2014/2020 (plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale), mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (recours aux modes doux, lutte contre le changement climatique, etc.).

Dans le détail, le programme d'intervention du Plan Rhône pour le transport fluvial comprend les actions suivantes :

- Pour rattraper le retard et éviter l'engorgement :
  - Réaliser un schéma général sur le rôle et devenir des différents ports de l'axe Rhône-Saône pour optimiser les capacités
  - Aménager et étendre les ports fluviaux en réservant les emprises « bord à voie d'eau aux activités en liaison avec le fluvial,
  - Aménagement et garantir une meilleure connexion entre le fluvial et le maritime à Fos et à Sète,
  - Réaliser les investissements nécessaires, raisonnables en comparaison des autres modes de transports, pour garantir fiabilité et sécurité du transport fluvial et une meilleure interconnexion avec le réseau ferré,
  - Faciliter la venue de nouveaux bateaux dans le bassin, **en leur offrant des services à la hauteur, notamment en matière de réparation navale,**
  - Faciliter le recrutement des professionnels du transport fluvial en assurant la promotion de ces métiers et en améliorant la formation,
  - Sauvegarder une activité Freycinet, seule liaison possible vers les bassins du Nord.
- En favorisant le transfert modal vers la voie d'eau
- En anticipant la croissance à moyen terme

Le projet de mises aux normes et d'extension du slipway d'Arles s'inscrit donc dans l'objectif annoncé du Plan Rhône de mettre à disposition un site de réparation navale sur le bassin Rhône – Saône afin de maintenir l'activité existante, et de la développer pour de nouveaux bateaux (bateaux de nouvelles dimensions et augmentation du nombre de navires).

Le transport fluvial exige une offre de service adaptée pour entretenir et réparer les bateaux, dont le volume et les dimensions évoluent constamment. Aujourd'hui par exemple, les bateaux de 40m à 90m n'ont qu'un seul site capable de les accueillir, celui du slipway d'Arles. Enfin, l'innovation technologique peut apporter beaucoup d'éléments positifs au transport fluvial : plus attractif, plus sûr, plus fluide...

Ces objectifs du Plan Rhône rejoignent ceux de l'Union européenne : c'est pourquoi l'Europe accompagne le projet de mise aux normes et d'extension du slipway avec des fonds FEDER (Fonds européens de développement régional), et s'engage à travers le POP (Programme Opérationnel Pluri-régional) Rhône Saône 2014-2020 pour valoriser le territoire rhodanien. Il a été construit dans la continuité de la période 2007-2013, en articulation avec la stratégie du Plan Rhône.

**Le projet de mises aux normes et d'extension du slipway d'Arles s'inscrit donc dans les objectifs environnementaux du Plan Rhône dans le cadre du développement du transport fluvial.**

## 4. IMPACTS PERMANENTS EN PHASE EXPLOITATION

### 4.1 POLLUTION DE L'EAU

#### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.3.2.2 DE L'AVIS DE L'AE

Le projet prévoit un système de récupération des effluents résultants de l'activité de la cale par la mise en place d'un double caniveau, situé pour l'un au dessus du niveau normal du Rhône, pour l'autre au dessous du poste de travail le plus haut sur la cale. La cale sera nettoyée, après chaque chantier, afin de récupérer les produits toxiques ou solides susceptibles d'être entraînés dans le fleuve. Les eaux seront pompées vers un réservoir de 720 m<sup>3</sup>. Ce réservoir sera vidé dès qu'il atteindra un remplissage de 25 m<sup>3</sup> par une entreprise spécialisée. Le volume complémentaire a une double utilité :

- en cas d'incendie pour recevoir les eaux pompées dans le Rhône utilisées par les pompiers, le volume correspondant à deux heures d'intervention des pompiers pour un cas d'incendie maximisé ;
- pour accueillir les quinze premières minutes d'une pluie décennale, la cuve permet de contenir le volume nécessaire pour capturer la pluie décennale 560 m<sup>3</sup> (augmenté de 160 m<sup>3</sup> pour une bonne gestion).

Le dossier n'aborde pas l'hypothèse de la conjonction de ces deux événements. Par ailleurs, au-delà des quinze premières minutes de pluie décennale, les effluents partent directement dans le Rhône. Le dispositif de contrôle du niveau de la cuve n'est cependant pas décrit. Le dossier considère que ces 15 premières minutes de pluie auront suffisamment lessivé le sol pour que ne subsiste pas de polluant à un niveau supérieur à l'admissible pour un rejet dans le fleuve. Les résultats des analyses figurant dans le dossier<sup>21</sup> ne permettent pas, pour des produits comme le tributyléthylain, par exemple, de valider cette indication.

Des kits anti-pollution<sup>22</sup> seront disponibles pour que les entreprises puissent faire face à tout incident susceptible de polluer les eaux. Il est également mentionné dans le dossier l'impact positif sur la qualité des eaux que constitue : « *La substitution de certains produits par des produits moins dangereux et la mise en œuvre de process de travail n'employant plus ou moins de substances dangereuses* ». Le maître d'ouvrage envisage d'assurer une veille sur ces produits et des actions de communication auprès des entreprises, afin de promouvoir leur utilisation. Cette initiative pourrait être étayée par des données plus précises sur l'évolution de la composition des produits utilisés et, le cas échéant, renforcée par la mise en place de mesures visant à interdire sur ce site l'utilisation de celles qui engendrent les risques les plus élevés pour le milieu aquatique. La société SACHA n'effectue pas de travaux sur les navires mais permet à des entreprises de venir réaliser ces travaux. L'Ae considère qu'il serait souhaitable, dans le cadre des objectifs de performance environnementale du plan Rhône, de mettre en place des cahiers des charges exigeants pour les entreprises qui interviennent et de contrôler leur mise en œuvre

*L'Ae recommande de compléter le dossier pollution de l'eau par les éléments qui permettent de vérifier qu'il n'y aura pas de rejet significatif de polluants dans l'eau, aussi bien chronique qu'accidentel, notamment par la réalisation d'analyses complémentaires sur les effluents, ciblant les produits réellement utilisés.*

#### 4.1.1 Mesures d'accompagnement

##### REPONSE DE VNF

Dans le cadre des mesures d'accompagnement, la SACHA effectue déjà un suivi des produits et procédés utilisés sur le site. Ce suivi est complété par une veille technique et réglementaire sur les produits et procédés de moindre impact écologique, veille réalisée par la SACHA.

A ce titre, la SACHA a initié une démarche auprès de la profession pour avoir un état des lieux des usages actuels dans l'utilisation des peintures classées nocives et dangereuses pour les milieux aquatiques.

## 4.1.2 Mesures de suivi des effluents

### REPONSE DE VNF

Sur la base du suivi réalisé par la SACHA sur les produits effectivement utilisés sur le site par les entreprises intervenantes, des analyses de suivi de la qualité des effluents seront réalisées en ciblant les éléments contenus dans les produits listés.

Dans le cadre des études d'avant-projet, il était estimé un temps de lessivage de la dalle de 15 minutes. Ce temps de lessivage sera réajusté par des essais in situ complémentaires, une fois l'aménagement mis en service.

Des mesures de la qualité des effluents seront réalisées à différentes durées de pluie pour ajuster le temps de collecte des eaux pluviales sur le plan incliné.

Le dimensionnement de la cuve de rétention correspond à 720 m<sup>3</sup> (2h d'eaux d'extinction d'incendie) et n'est pas limitant pour la collecte d'une pluie décennale au-delà des 15 minutes.

L'objectif étant de déterminer la durée de pluie lessivant la dalle, il sera nécessaire de récupérer des effluents dans le caniveau :

- Au début de la pluie,
- après 15 minutes de pluie,
- après 25 minutes de pluie,
- après 35 minutes de pluie.

Les paramètres à analyser, seront listés par VNF et la SACHA sur la base de la composition des produits utilisés sur le slipway.

Cette analyse sera réalisée à la mise en service de l'aménagement, puis une fois tous les ans et/ou en fonction de l'évolution des produits utilisés sur le site.

## 4.1.3 Contrôle du niveau de la cuve

### REPONSE DE VNF

Pour rappel, le dimensionnement de la cuve répond aux demandes du SDIS, à savoir retenir 2h d'eaux d'incendie, soit 720 m<sup>3</sup>. Ce volume total ne sera utilisé qu'exceptionnellement. Le volume utile pour les besoins de collecte des eaux lessivant le plan incliné d'une pluie décennale est estimé à 560 m<sup>3</sup>.

L'hypothèse de la conjonction des deux évènements (incendie et pluie décennale) est limitée car le dispositif prévoit le rejet des eaux de pluie dans le Rhône au-delà de 15 minutes (temps de lessivage restant à confirmer).

La SACHA a pour mission de gérer le bon fonctionnement du site et de ses équipements. Elle devra vérifier quotidiennement le volume d'effluents contenus dans la cuve. Il devra s'assurer que ce volume est suffisamment important pour contenir les eaux d'incendie en cas d'accident, et gérer la collecte des ces eaux au moment adéquat par l'entreprise spécialisée en charge de leur traitement.

La SACHA aura pour consigne d'évacuer les effluents dès que le volume aura atteint 25 m<sup>3</sup>. De plus, le contrat d'enlèvement des eaux pourrait être assorti d'une clause particulière : en cas d'incendie sur le slipway, l'entreprise de collecte enverra dès que possible un camion-citerne sur place pour vider autant que possible le bassin de collecte des effluents. L'activité du site est gelée en attente de la vidange de la cuve.

#### 4.1.4 Justification du choix de l'unité de Rognac pour le traitement des effluents

##### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.3.2.2 DE L'AVIS DE L'AE

Les effluents collectés par le système de récupération des eaux de pluie sont dirigés par camion vers une unité de traitement située à Rognac (à 66 km du slipway) qui est supposée pouvoir les traiter. Le dossier ne présente pas d'éléments permettant de s'assurer de cette capacité de traitement, ni de dispositif contractuel le garantissant, y compris en cas de dilution excessive des polluants (cas d'une cuve renfermant la pluie décennale par exemple). Au vu de la liste des produits utilisés sur le site (p.15 à 18 de l'étude d'impact), il convient de s'assurer que l'unité de Rognac est effectivement en mesure d'en assurer le traitement ou de proposer une solution alternative.

*L'Ae recommande de fournir les éléments prouvant que le système de traitement des effluents de la cuve de rétention sera efficace pour tous les produits chimiques utilisés sur le site et dans toutes les conditions hydrologiques.*

##### REPOSE DE VNF

Sur le site du slipway, les effluents seront collectés pour enlèvement vers une entreprise spécialisée à Rognac (Valortec). Il n'y a donc pas de station de traitement sur place, ni de rejets d'effluents industriels. L'ensemble des effluents sera traité par l'entreprise Valortec ou autre entreprise présentant des qualités similaires pour le traitement des eaux industrielles.

Par mail en date du 28 avril 2015, Ludovic ROMERO, directeur d'exploitation de l'entreprise Valortec, a écrit « Je vous confirme par conséquent que notre installation de VALORTEC à Rognac, est bien autorisée à recevoir les effluents résiduels de l'aire de carénage d'Arles décrit dans le rapport en fichier joint. Notre installation est spécialisée dans le traitement et la valorisation des déchets dangereux pour l'environnement ».

Le site internet de Valortec <http://www.valortec.fr/> fournit les informations suivantes :

« VALORTEC, plateforme de regroupement et de prétraitement, a été conçue pour apporter un service de qualité aux producteurs de déchets dangereux.

Depuis sa mise en service en mars 2006, cette plate-forme a poursuivi son évolution, afin d'améliorer ses performances dans l'intérêt de ses clients.

Spécialisée dans la valorisation des résidus liquides multiphasés hydrocarburés ainsi que dans le prétraitement des déchets diffus conditionnés, cette activité du groupe Ortec s'inscrit dans une démarche de réduction des déchets et d'une maîtrise des coûts associés. »

L'arrêté préfectoral de l'entreprise est joint en annexe du présent document.

## 4.2 GESTION DES DECHETS ET EFFLUENTS

### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.3.2.4 DE L'AVIS DE L'AE

L'activité du site engendrera un trafic supplémentaire de 180 camions en moyenne par an sur la route d'accès pour l'enlèvement des déchets solides et des effluents liquides. Ces derniers seront transportés par des camions citernes d'une capacité de 25 m<sup>3</sup>. Le volume annuel considéré pour dimensionner le besoin en camions d'enlèvement est de 4 500 m<sup>3</sup> d'eaux polluées. Le calcul précis n'est pas présenté (notamment en séparant ce qui provient des eaux de lavage, de liquides provenant du décapage). La seule prise en compte des eaux pluviales fait apparaître pour une surface de 6 750 m<sup>2</sup> un besoin en moyenne (pluviométrie annuelle moyenne de 524 mm) de 3 537 m<sup>3</sup>. Le dossier fait état d'une variation interannuelle pouvant aller de 344 mm en 1945 à 1 063 mm. Pour ce second chiffre, le seul recueil des eaux pluviales entraîne un besoin de rétention de 7 175 m<sup>3</sup>. Il convient donc de préciser les modalités de calcul de la quantité d'effluents à traiter en intégrant les variations interannuelles de pluviométrie, et leurs conséquences sur le trafic de véhicules lourds.

*L'Ae recommande de présenter les modalités de calcul de la quantité d'effluents à traiter en intégrant les variations interannuelles de la pluviométrie.*

### REPOSE DE VNF

La réglementation en vigueur pour le dimensionnement des ouvrages est fonction des intensités de pluie et de leur hauteur moyenne. L'hypothèse retenue pour le dimensionnement du projet est la pluie d'occurrence décennale, soit pour la région d'Arles, une hauteur de pluie annuelle de 600 mm.

Sur ce projet, il est prévu la récupération des eaux de pluie pour une occurrence décennale, et l'ensemble des eaux ruisselant sur le plan incliné sur une durée déterminée. La hauteur moyenne de pluie est donc bien de 600 mm annuels sur une surface de 6750 m<sup>2</sup>, soit 4050 m<sup>3</sup>, porté à 4500 m<sup>3</sup> pour intégrer le volume d'effluents liés à l'activité (4050 m<sup>3</sup> d'eau de pluie+350 m<sup>3</sup> d'eau de l'activité industrielle arrondis à 4500 m<sup>3</sup>). Ce calcul reste théorique car il revient à traiter toute l'eau de pluie qui ruisselle sur la cale alors que le dispositif prévoit de rejeter dans le Rhône pour un temps de lessivage au-delà de 15 minutes.

Selon cette hypothèse la plus défavorable de devoir évacuer les 4500 m<sup>3</sup>, nous aurons bien un trafic PL de 180 camions/an, soit un par jour.

Pour rappel, au-delà d'une pluie décennale, selon le cas d'une hauteur de pluie de 1063 mm comme évoqué par l'AE, l'augmentation du nombre de camions reste marginale (280 poids-lourds annuels, soit 1,5 camion par jour) par rapport à la capacité de la chaussée.

## 4.3 ROUTE-DIGUE

### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.3.2.4 DE L'AVIS DE L'AE

Le dossier souligne la difficulté qu'a eu le maître d'ouvrage à obtenir des données sur la capacité de la route, située au sommet de la digue protégeant un quartier résidentiel, à supporter un trafic de poids lourd. Il est écrit dans le dossier que : « *le tonnage limite maximal pouvant être supporté par cette route semble être de 25 tonnes* ». L'AE s'interroge sur l'impact sur la structure et le sous-bassement de la route d'un trafic de camions de capacité de 25 m<sup>3</sup>, soit plus de 35 t compte tenu de la masse à vide du camion. Cette route étant également une digue, l'AE mesure le risque, à long terme, que pourrait représenter une fragilisation progressive et invisible de la digue, sous l'effet de la circulation, pouvant se traduire *in fine* par sa rupture lors d'une inondation importante. Le maître d'ouvrage ne semble pas avoir considéré ce risque puisqu'il est indiqué, à la page 230 de l'étude d'impact, à propos de la compatibilité avec le SDAGE en ce qui concerne sa disposition 8-05 : « *Améliorer la gestion des ouvrages de protection* » que : « *le projet ne concerne pas*

*cette disposition. La digue-route existante n'est pas touchée par l'aménagement* ». De fait, l'étude de danger jointe au dossier ne mentionne pas le moindre risque la concernant.

***L'AE recommande de procéder à une évaluation du risque de fragilisation ou de rupture de la digue du fait d'un affaiblissement progressif lié à la circulation des camions d'enlèvement des effluents liquides et des déchets et de proposer les mesures envisagées d'évitement et de réduction du risque.***

### REPONSE DE VNF

#### Rappel des chiffres clés pour la détermination du nombre de camion-citerne :

- La collecte sera effectuée par camion-citerne d'une capacité de 25 m<sup>3</sup>.
- Le volume annuel correspond à 4500 m<sup>3</sup> maxi de collecte.
- Par simple répartition, ce volume occasionne 180 trajets annuellement, soit 16 trajets par mois.
- On peut remarquer que la collecte nécessitera toujours en moyenne entre 3 et 4 trajets par semaine.

#### Pour la gestion des pointes maximales

A l'issue d'une pluie décennale cumulée à une activité soutenue sur le site et à un incendie, le bassin de rétention pourrait être plein sur une durée assez courte, soit 720 m<sup>3</sup>. Il faudra pour vidanger complètement la cuve 29 interventions.

Cette configuration nécessitera d'augmenter le nombre de rotations (Ex : 14 trajets /semaine pendant 2 semaines).

#### Accès au site par la voie communale et franchissement de la digue

L'accès au site par les camions pour la collecte des effluents se fera par la voirie communale via le portail principal du slipway. Cette voirie franchit une digue de protection contre les inondations, dont le gestionnaire est le SYMADREM.

L'emprise de la voirie sur la digue est inférieure à 100 m<sup>2</sup> (il s'agit seulement du passage ponctuel de la route sur la digue).

### Rappel des calculs pour la définition des volumes d'eau et effluents à stocker

Les eaux usées industrielles sont principalement issues du sablage et du décapage pression des coques des bateaux. Elles contiennent potentiellement diverses matières en suspension : sables, peintures, polluants dissous. Leur volume est estimé à **350 m<sup>3</sup>/an** sur la base des données issues du dossier ICPE déposé par la SACHA en 2009.

De façon complémentaire, le volume annuel de pluviométrie ruisselant sur la dalle de halage devra être pris en compte. La dalle représente une surface de 6700 m<sup>2</sup>.

- **Cas 1** : Le volume total et maximal à traiter par an pour **une hauteur de pluie moyenne de 600 mm** serait de  $4020 \text{ m}^3 + 350 \text{ m}^3 = 4370 \text{ m}^3$  arrondi à **4500 m<sup>3</sup> maxi**.
- **Cas 2** : Le volume annuel pour une **hauteur de pluie maximale de 1063 mm** serait de  $6750 \text{ m}^3 \times 1063 \text{ mm} = 7175 \text{ m}^3$ . Ce volume associé au volume des eaux industrielles serait de  $7175 \text{ m}^3 + 350 \text{ m}^3 = \mathbf{7525 \text{ m}^3}$ .

Dans le cadre du fonctionnement des installations, le volume considéré sera celui d'une pluie décennale.

La surface active de 6750 m<sup>2</sup> occasionne un volume de rétention ebQ10 de 560 m<sup>3</sup>.

Le volume du bassin de rétention projeté est de 720 m<sup>3</sup>. Il répond au volume décennal plus 160 m<sup>3</sup> d'utilisation courante.

Il est noté que le dimensionnement initial du bassin est dimensionné pour les volumes préconisés par les services d'incendie, à savoir : 360 m<sup>3</sup>/h pendant 2 heures.

### Calcul pour l'organisation de la collecte des eaux industrielles

Dans le cas 1 où l'on collecte 4500 m<sup>3</sup>, le trafic mensuel serait de 16 trajets, soit 3,5 trajets par semaine, soit 1 trajet par jour.

Dans le cas 2 où l'on collecte 7175 m<sup>3</sup>/an correspondant, le trafic mensuel serait de 20 trajets, soit 4,5 trajets/semaine, soit 1 par jour.

### Dimensionnement de la chaussée et du trafic routier.

Le calcul d'une structure de chaussée est basée sur le trafic PL.

Le dimensionnement des chaussées est établi à partir du catalogue de chaussées neuves de 98 du SETRA (recommandation nationale) selon une formule spécifique. Ce dimensionnement dépend de la catégorie de la route :

- VRS : voirie du réseau structurant, pour laquelle le dimensionnement est prévu pour 30 ans ;
- VNRS : voirie du réseau non structurant, pour laquelle le dimensionnement est prévu pour 20 ans.

La formule de dimensionnement du SETRA est appliquée ici pour une VNRS et indique un trafic de 17 374 Poids lourds cumulés pour 20 ans. Ce chiffre correspond à un trafic TC 2 20 très faible dans les fiches du catalogue 98 du SETRA (chaussées neuves). A cette classe de trafic est associée une structure de chaussée dont l'épaisseur des matériaux mis en œuvre reste faible.

Ensuite, dans notre cas précis, s'agissant de la voie communale, le trafic cumulé est largement inférieur à 17 374 poids lourds /20 ans, soit 868 camions/an, et 3,5 camions par jour.

L'augmentation du nombre de camions liée à la collecte des effluents du slipway est de 1 trajet par jour. Ce nouveau trafic est compatible avec le type de voie et n'a pas d'influence sur la structure de la chaussée proposée. Notons aussi qu'en 2006, la chaussée a été refaite à neuf et aucune dégradation à la surface n'apparaît aujourd'hui.

#### Ouvrage classé et géré par le SYMADREM

La digue de protection contre les inondations au droit du slipway est classée au titre des ouvrages hydrauliques intéressant la sécurité publique. Cette digue est gérée par le SYMADREM.

Sur la qualité du remblai, le SYMADREM a été interrogé : aucun élément ne permet de vérifier l'état actuel de l'ouvrage (remblai de la digue à l'intersection de la voirie communale). Pour autant, au titre du classement de la digue, ce type d'ouvrage est soumis à des contrôles périodiques (visites techniques approfondies, revue de sûreté...).

Suivant ces éléments, en concertation avec le SYMADREM et la commune d'Arles, VNF réalisera des essais permettant de vérifier la solidité de l'ouvrage (lors des études de projet du slipway), au droit du croisement entre le chemin de Barriol et la digue.

## 4.4 EFFETS SUR LA NATURE, LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.3.2.5 DE L'AVIS DE L'AE

Les impacts du projet sur la nature et le paysage sont très faibles, compte tenu de l'absence de covisibilité avec des éléments du patrimoine. On notera qu'il est prévu un traitement paysager avec la plantation d'arbres d'essences locales sur la ripisylve<sup>23</sup>.

L'Ae a noté que les aspects archéologiques ont été pris en compte en liaison avec l'architecte des bâtiments de France sur le plan paysager. En revanche, il ne semble pas que le maître d'ouvrage envisage le cas de découverte de vestiges, notamment à l'occasion du terrassement sous-fluvial.

***L'Ae recommande de prendre les mesures nécessaires pour préserver le patrimoine archéologique en cas de découverte de vestiges pendant les travaux.***

### REPOSE DE VNF

Comme indiqué au chapitre 11.1.4 du dossier d'enquête :

*« La date de démarrage des travaux sera communiquée à la DRASSM suffisamment tôt pour que celle-ci puisse juger du bien-fondé d'éventuelles fouilles conservatoires. Les travaux respecteront les préconisations faites par l'INRAP lors du diagnostic anticipé.*

*Pendant les périodes de chantier, en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques, l'entreprise sera tenue de se conformer aux dispositions des articles L. 531-14 à L. 531-16 du Code du Patrimoine. »*

Un arrêté préfectoral du 9 février 2015, portant prescription du diagnostic archéologique a été pris. Ce diagnostic comprend une phase d'exploration sur le terrain, une phase d'étude qui s'achève par la remise d'un rapport sur les résultats obtenus. Ce diagnostic aura pour but de détecter, de déterminer la nature et de dater les vestiges archéologiques dans l'emprise du projet. Dans ce cadre, VNF et l'INRAP ont mis au point une convention en cours de signature pour la réalisation des fouilles archéologiques préventives. Ces travaux doivent intervenir à l'été 2015.



Pendant les travaux de mises aux normes, modernisation et extension du slipway, en cas de découvertes fortuites, les travaux seront stoppés sur la zone de découverte. La mairie et l'INRAP seront informés aussitôt de la découverte afin que les services compétents puissent intervenir sur site.

## 5. ANALYSE DE LA RECHERCHE DE VARIANTES ET DU CHOIX DU PARTI RETENU

### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.4 DE L'AVIS DE L'AE

Le choix du maintien de l'implantation du slipway sur le site actuel est justifié, d'une part, par le besoin d'un équipement de ce type<sup>24</sup>, dans le cadre du Plan Rhône, d'autre part, par sa situation géographique le rendant accessible à tous les bateaux circulant sur le Rhône. Par ailleurs, la création éventuelle d'un nouveau site, sur un autre emplacement, est qualifiée, sans qu'il soit évoqué d'autres hypothèses d'implantation, de plus coûteuse et plus pénalisante pour l'environnement que la mise aux normes de l'existant.

Le dossier présente plusieurs variantes, justifiant par exemple, pour des raisons techniques, mais aussi économiques, le choix de l'externalisation du traitement des effluents liquides au regard d'un traitement sur place, et, pour des raisons de coût d'investissement, le choix d'un mur anti-bruit au regard d'une couverture partielle du plan incliné. On a vu au paragraphe 2.3.2.4 ci-dessus que le premier point dépendait de la capacité de la digue à supporter sans dommages le trafic de poids lourds, son coût notamment devant être revu si le tonnage des camions utilisés doit être réduit. Sur le second point, le calcul fait ne prend pas en compte les économies qu'aurait engendrées, dans la durée, cette solution pour le traitement des effluents<sup>25</sup>, en limitant leur dilution par les eaux pluviales, et donc la quantité à transporter et à traiter, du fait de la couverture partielle du site.

L'Ae note également que les bénéfices de cette option de couverture partielle pourraient être accrus si les craintes de l'Ae concernant les risques d'affaiblissement progressif de la digue qui supporte la route et leurs conséquences (Cf. recommandation plus haut) s'avéraient confirmés.

*L'Ae recommande d'affiner le calcul des coûts des différentes solutions qui permettent de respecter les normes relatives au traitement des effluents et aux émergences sonores.*

### REPOSE DE VNF

Il a été choisi de ne pas intégrer de station de traitement des effluents au projet en raison de la diversité des produits utilisés et de leur évolution difficile à prendre en compte en terme de traitement (incertitudes sur le fonctionnement de l'usine). Une première analyse avait estimé la station de traitement à 330 000 € HT pour un coût d'exploitation et d'entretien de 20 000 € HT/an.

Les coûts des solutions acoustiques sont présentés dans le tableau ci-après, avec pour rappel :

- Solution 1 : mur acoustique,
- Solution 2 : cabine mobile seule,
- Solution 3 : structure gonflable,
- Solution 4 : demi-hangar,
- Solution 5 : isolation de façades.

Le tableau ci-après synthétise les avantages et inconvénients de chaque solution.

**Tableau 2 : Comparaison des 1eres solutions acoustiques**

	Mur acoustique de 6 m + cabine mobile	Cabine mobile acoustique	Mur acoustique de 6 m + structure gonflable	Demi-hangar acoustique	Traitement acoustique des immeubles d'habitation riverains
Fonctionnalité technique	Moyenne : organisation du travail perturbée par le mur	Bonne	Moyenne : organisation du travail perturbée par le mur	Moyenne : travail limité en hauteur par la couverture	Aucune incidence
Fonctionnalité acoustique	Moyenne	Bonne	Moyenne	Très bonne	Bonne
Efficacité	Moyenne : présence de 2 porteurs	Bonne : présence d'un porteur uniquement	Mauvaise : temps de confinement important (1/2 journée)	Moyenne : manipulation sous le hangar	Aucune incidence
Intégration dans le site	Pénalisante : présence du mur acoustique	Impact faible : présence d'un porteur	Pénalisante : présence du mur acoustique	Impact visuel important	Aucune incidence
Mise en œuvre	Lourde au niveau des infrastructures	Facile – présence d'un porteur	Lourde au niveau des infrastructures	Lourde au niveau des infrastructures	Absence d'impact sur le site
Contraintes d'entretien et de maintenance	Entretien du mur anti-bruit + Entretien du porteur avec nacelle – nécessite un stationnement sur site	Entretien du porteur avec nacelle – nécessite un stationnement sur site	Nécessite un lieu de stockage pour la structure gonflable	Entretien du demi-hangar+ Entretien du porteur avec nacelle – nécessite un stationnement sur site	nulle
Sécurité	Mauvaise : présence du mur acoustique	Bonne	Mauvaise : présence du mur acoustique	Bonne : demi-plateforme protégée	Aucune incidence
Environnement	Cette solution est satisfaisante du point de vue de l'acoustique, du risque inondation (l'emprise du mur est très faible et ne gêne pas les écoulements), et des émissions atmosphériques	Cette solution seule ne répond pas à la réglementation acoustique	Cette solution ne répond pas à la réglementation acoustique et génère de nouvelles sources de bruit	Cette solution n'est pas indiquée au regard du risque inondation et du paysage	Cette solution ne répond pas à la réglementation et ne permet pas de gérer les émissions dans l'air
Coût (€)	990 500	350 000	1 336 000	1 621 000	1 125 000

Au regard de cette première analyse, il a donc été choisi d'étudier la faisabilité d'un mur anti-bruit complété d'une cabine mobile acoustique. Plusieurs modélisations acoustiques ont été réalisées pour diverses positions et hauteurs de mur afin de déterminer la solution la plus satisfaisante répondant aux exigences réglementaires, à savoir :

- Mur écran de 7 m de haut,
- Mur écran de 8 m,
- Mur écran de 7m et retour
- Mur écran de 8m et retour
- Mur écran de 8 m et retour de 7 m, positionné à 1 m au-dessus du sol

Seule la dernière solution permet de respecter les émergences réglementaires. C'est la solution retenue.

Tableau 3 : Calcul des coûts pour les solutions acoustiques

N° de prix	Intitulé	U	PU (HT) Euros	SOLUTION 1		SOLUTION 2		SOLUTION 3		SOLUTION 4		SOLUTION 5	
				Qté	Montant (H.T.) Euros	Qté	Montant (H.T.) Euros	Qté	Montant (H.T.) Euros	Qté	Montant (H.T.) Euros	Qté	Montant (H.T.) Euros
<b>Installation de chantier et dégagement des emprises</b>													
100	MUR ACOUSTIQUE												
101	Mise en œuvre d'un mur acoustique de hauteur 6m	M2	280,00	800	224 000,00			800	224 000,00				
102	Fondation sur pieux et longrine	U	1 150,00	180	207 000,00			180	207 000,00				
103													
104	Fourniture et mise en place d'une structure gonflable 20mx15m	U	95 000,00					1	95 000,00				
106	Fourniture et mise en place d'une élévateur à sciseau	U	180 000,00	1	180 000,00	1	180 000,00	1	180 000,00	1	180 000,00	1,00	180 000,00
107	Fourniture et mise en œuvre d'une cabine de travail de 6 m x 2,0 x 2, 60	U	50 000,00	1	50 000,00			1	50 000,00	1	50 000,00	1	50 000,00
108	Fo et mise en O d'une cabine de travail de 6 m x 2,0 x 2, 60 Hte performance acoustique	U	60 000,00			1	60 000,00						
109	Fourniture et mise en place d'un portique porte cabine	U	1 000 000,00										
110	Fourniture et mise en œuvre d'un groupe de filtration et ventilation,	U	30 000,00	1	30 000,00	1	30 000,00	1	102 000,00	1	30 000,00	1	30 000,00
111	Fourniture et mise en place d'une aspiratrice motorisée sur pneus	U	80 000,00	1	80 000,00	1	80 000,00		80 000,00		80 000,00		80 000,00
<b>ISOLATION DE FACADES</b>													
112	isolation phonique sur ouverture extérieure de dimension comprise de 1,2 à 2,20x2,25	U	2 500,00									210	525 000,00
113	isolation phonique sur ouverture extérieure de dimension comprise de 0,6 à 1,2 x1,25	U	1 800,00									100	180 000,00
<b>DEMI HANGAR</b>													
114	Fondation sur pieux et longrine	U	8 750,00							26	227 500,00		
115	structure sur deux appuis en lamelle collée	U	34 000,00							13	442 000,00		
116	éléments de charpente	M2	220,00							2400	528 000,00		
117	Converture phonique en fibrociment ondulé couleur tuile	M2	160,00							2400	384 000,00		
118	Bardage vertical phonique	M2	45,00							1900	85 500,00		
				<b>TOTAL HT</b>		<b>771 000,00</b>	<b>350 000,00</b>	<b>938 000,00</b>	<b>2 007 000,00</b>	<b>1 045 000,00</b>			

## 6. SUIVI DES MESURES ET DE LEURS EFFETS

### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.5 DE L'AVIS DE L'AE

Le dossier présente un tableau général de suivi des mesures. Au-delà de ces éléments, l'Ae considère que la principale difficulté pour la gestion de ce site réside dans la présence de nombreux intervenants et dans leur capacité à bien prendre en compte chacune des obligations de gestion de l'activité. Le dispositif de démarche environnementale visant à sensibiliser les entreprises est intéressant mais reste limité dans son efficacité. Il mérite d'être complété par la formalisation plus claire des responsabilités respectives des différents intervenants.

Par ailleurs, comme indiqué plus haut un suivi régulier de l'efficacité des mesures anti-bruit est indispensable ainsi que la mise en place de mesures correctives le cas échéant.

*L'Ae recommande de compléter les mesures de suivi par des mesures de bruit dans le cadre d'un dispositif concerté avec les riverains.*

### 6.1 MISE EN PLACE DES MESURES : RESPONSABILITES

#### REPOSE DE VNF

Le tableau suivant est la synthèse des mesures d'évitement et réduction proposées dans le cadre du dossier ICPE pendant les phases travaux et exploitation. Il est complété en gras par les nouvelles mesures demandées par la DREAL, la Police de l'Eau et l'Autorité Environnementale, et par l'indication du responsable de la mesure.

Thématique	Mesure	Coût	Modalités de suivi	Responsable	Exécutant
<b>Mesures en phase travaux</b>					
Eaux superficielles	Choix de la période pour la réalisation des travaux	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier	VNF	Entreprise de travaux
	Crue de chantier : calage des installations au-dessus de la cote de crue centennale et prévision d'une aire de refuge	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier	VNF	MOE et Entreprise de travaux
	Vigilance météorologique	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier	VNF/Entreprise de travaux	Entreprise de travaux
	Maitrise des rejets en MES : isolement des ouvrages à réaliser, aspersion des terrains, bassins de décantation, utilisation de géotextiles filtrants	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier Suivi de la qualité du milieu récepteur (turbidité, oxygène dissous, température)	VNF/Entreprise de travaux	Entreprise de travaux

Thématique	Mesure	Coût	Modalités de suivi	Responsable	Exécutant
	Réduction du risque de pollution accidentelle : organisation stricte du chantier avec zones techniques spécifiques aux activités polluantes	1 000 €	Suivi de chantier	VNF/Entreprise de travaux	Entreprise de travaux
	Mesures préventives : vérification du matériel, plan de circulation, signalétique, plan d'alerte et de secours, kit de dépollution	3 000 €	Suivi de chantier	VNF/Entreprise de travaux	MOE - Entreprise de travaux
	Plan d'intervention en cas de pollution accidentelle	4 000 €	Suivi de chantier	Entreprise de travaux	MOE- Entreprise de travaux
	<b>Suivi amont –aval de la zone de chantier en lit mineur pour les paramètres suivants : température, turbidité et oxygène dissous</b>	5 000 €	Suivi de chantier	Entreprise de travaux	Entreprise de travaux
	<b>Suivi amont –aval de la zone de relargage des sédiments pour les paramètres suivants : température, turbidité et oxygène dissous</b>	5 000 €	Suivi de chantier	VNF	Entreprise de travaux
	<b>Relevés bathymétriques avant et après relargage des sédiments sur la zone de relargage cas de remise aux Rhône des matériaux</b>	4 000€	Suivi de chantier	VNF	Entreprise de travaux
Milieux naturels	Limitation des emprises de chantier	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier	VNF	Entreprise de travaux
	Remise en état et végétalisation - aménagements paysagers	45 000 €	Suivi de chantier	VNF	Entreprise de travaux
Paysage et cadre de vie	Gestion des déchets	3 000 €	Suivi de chantier	VNF - Entreprise de travaux	Entreprise de travaux
	Plan d'organisation général du chantier + plan assurance environnement	11 000€	Suivi de chantier	Entreprise de travaux	Entreprise de travaux
	Nettoyage du site et des abords	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier	Entreprise de travaux	Entreprise de travaux

Thématique	Mesure	Coût	Modalités de suivi	Responsable	Exécutant
Archéologie	Arrêt du chantier et information de l'INRAP en cas de découverte fortuite de vestiges	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier	MOE/VNF	MOE
Cadre de vie – qualité de l'air	Arrosage des pistes – arrêt des travaux par vent fort – vérification des normes des véhicules et engins – brulage des matériaux interdits	Inclus dans le cout de travaux	Suivi de chantier	Entreprise de travaux	Entreprise de travaux
<b>Mesures en phase exploitation</b>					
Tous compartiments	Entretien et gestion du site	10 000 €/an	Suivi de chantier en exploitation et contrôle périodique	Exploitant	Exploitant
Ecoulements des eaux	Ancrage et fermeture des bennes Rangement des équipements dans le hangar CNB Ouverture des portes dans le mur anti-bruit an cas d'inondation	1 000€/an	Suivi de chantier en exploitation et contrôle périodique	Exploitant	Exploitant
Qualité des eaux et des sédiments	Gestion et suivi des déchets	5 000 €/an	Suivi de chantier en exploitation et contrôle périodique	Exploitant	Exploitant
	Entretien des équipements et vérification du bon fonctionnement des systèmes de récupération des effluents industriels	10 000 €/an	Suivi de chantier en exploitation et contrôle périodique	Exploitant	Bureau de contrôle
	Suivi de la qualité des eaux rejetées par les dégrilleurs déboueurs	5 000 €/an	Analyses de la qualité des eaux rejetées	Exploitant	Entreprise extérieure
	Utilisation de solutions ponctuelles d'absorption et de rétention de pollutions accidentelles pour les déversements sur la partie haute de la cale ou sous le dernier caniveau	1 000 €/an	Suivi de chantier en exploitation	Exploitant	Intervenants extérieurs
	Récupération des eaux d'incendie	Coût de l'entretien du réservoir de stockage + coût évacuation et traitement des effluents		Suivi de chantier en exploitation	Exploitant

Thématique	Mesure	Coût	Modalités de suivi	Responsable	Exécutant
	Collecte et traitement des effluents sur un site à l'extérieur	100 000 €/an	Suivi de chantier en exploitation	Exploitant	Entreprise extérieure
Qualité des eaux et des sédiments	<b>Analyses de la qualité de l'eau en amont et en aval du slipway 1 fois par an, pendant 5 ans a minima</b>	3 000 € *5 = 15 000 € au total	Suivi de chantier en exploitation	Exploitant	Entreprise extérieure
	<b>Réalisation d'un dossier Loi Eau spécifique en cas de dragages d'entretien nécessaire</b>	20 000 €	Gestion administrative du site par le propriétaire	VNF/ Exploitant	Bureau d'études extérieur
Milieux naturels	Entretien des aménagements paysagers	2 000 €/an	Chantier annuel d'entretien	Exploitant	Entreprise extérieure
Cadre de vie	Respect des horaires d'exploitation	Inclus dans le cout d'exploitation	Suivi et organisation de chantier	Exploitant	Entreprises extérieures
	Entretien du site, des aménagements et des équipements	Inclus dans le cout d'exploitation	Suivi et organisation de chantier	Exploitant	SACHA
	Réalisation des activités bruyantes (meulage, soudure, décapage, sablage) à plus de 3m de haut sous cabine acoustique	Inclus dans le cout d'exploitation	Suivi et organisation de chantier	Exploitant	Entreprises extérieures
	Réalisation des activités de sablage, décapage, peinture au pistolet et ponçage sous cabine mobile	Inclus dans le cout d'exploitation	Suivi et organisation de chantier	Exploitant	Entreprises extérieures
	Gestion spécifique des activités les plus impactantes en terme de bruit : -obligation de réaliser les activités de sablage en hiver -deux postes de décapage maximum autorisés sur le site en même temps	Inclus dans le cout d'exploitation	Suivi et organisation de chantier	Exploitant	Entreprises extérieures
	Entretien et test régulier du système de lutte contre l'incendie	Inclus dans le cout d'exploitation	Suivi et organisation de chantier	Exploitant	Bureau de contrôle
	<b>Suivi du bruit par mesure en continu en façade de l'immeuble le plus proche du slipway pendant 1 an et communication des résultats par affichage à l'entrée du slipway</b>	15 000 €	Suivi de chantier	Exploitant	Bureau d'études extérieur

Thématique	Mesure	Coût	Modalités de suivi	Responsable	Exécutant
Tous compartiments	Démarche environnementale : formation et sensibilisation des entreprises aux bonnes pratiques environnementales - veille technique et environnementale – choix de produits moins polluants	5 000 €/an	Tableaux de bord	Exploitant	Exploitant
	Management environnemental : tableau de bord et suivi d'indicateurs environnementaux (volume de déchets, coût de fonctionnement...)	5 000 €/an	Tableaux de bord	Exploitant	Exploitant



## 6.2 MESURES DE SUIVI DU BRUIT

### REPOSE DE VNF

L'exploitant mettra en place un suivi de bruit lié à la cale de halage au droit des immeubles en face du slipway. Ce suivi devra avoir lieu sur la plage horaire de fonctionnement du site, à plusieurs saisons (prise en compte de différentes conditions de vent) et pour l'ensemble des activités réalisées sur le site.

Des capteurs de bruit seront ainsi fixés en façade des immeubles les plus proches du slipway pour un suivi en continu des émergences sonores. Ce suivi se fera en accord avec les propriétaires des immeubles.

Les résultats feront l'objet d'un suivi par la SACHA (consignation des résultats et des éventuels dépassements des émergences réglementaires, analyses des activités entraînant un dysfonctionnement), et d'un affichage à l'entrée du slipway à l'attention des riverains.

A cet effet, l'exploitant pourra se rapprocher de l'association Sud Semestres-Plan du Bourg, dont le but est de s'intéresser aux projets des quartiers sud de la ville d'ARLES : Barriol, Semestres et Plan du Bourg, et de porter le rôle régulier d'interface entre la population et les autorités.

Contact : Association SUD SEMESTRES - PLAN DU BOURG (A.S.S.P.B.)  
Président(e) : Monsieur Albert LAUGIER  
Adresse : 11, rue Léo Lagrange -13200 Arles  
Téléphones / Fax- & 04 90 96 29 43 / & 04 90 96 72 96 -& 06 98 43 25 42  
Site internet : <http://asspb.canalblog.com>  
Adresse électronique : [asspb.arles@gmail.com](mailto:asspb.arles@gmail.com)

## 6.3 METHODE DE SUIVI DES EFFLUENTS DE LA CALE DE HALAGE

### EXTRAIT DU CHAPITRE 2.5 DE L'AVIS DE L'AE

Enfin, le tableau indique comme mesure : « *entretien des équipements et vérification du bon fonctionnement de récupération et traitement des effluents industriels* ». Il conviendra donc de modifier cette mesure de suivi selon le choix réellement fait et éventuellement de prévoir un suivi analytique des effluents envoyés vers le traitement.

*L'Ae recommande de préciser les méthodes de suivi des effluents de la cale de halage, en fonction du choix de traitement effectivement retenu.*

### REPOSE DE VNF

Le choix retenu est une collecte des effluents par une entreprise spécialisée pour traitement dans un centre agréé.

La méthode de suivi des effluents de la cale de halage doit donc être modifiée comme suit :

- Entretien des caniveaux pour supprimer les déchets solides et embacles pouvant nuire à la bonne récupération des eaux,
- Entretien et vérification des pompes permettant de diriger les eaux de la cale, des caniveaux vers le réservoir de rétention,

- Entretien du réservoir et vérification de son étanchéité,
- Suivi et gestion des volumes d'eau dans le réservoir de collecte.

Par ailleurs, il sera réalisé une analyse de la qualité des eaux du Rhône une fois par an, pendant 5 ans, à l'amont et à l'aval du slipway afin d'estimer les incidences de l'activité sur les eaux du Rhône. En cas de résultats défavorables, VNF devra apporter une mesure corrective à l'exploitation du site.

## 7. RESUME NON TECHNIQUE

### CHAPITRE 2.6 DE L'AVIS DE L'AE

L'Ae considère que le résumé non technique est satisfaisant, à la réserve près de la prise en compte dans ce résumé des observations faites ci-dessus par l'Ae.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

Le résumé non technique fait l'objet d'un document à part.

## **B.MEMOIRE EN REPONSE AUX REMARQUES DES SERVICES DE L'ETAT**

Le dossier d'enquête a fait l'objet de cinq courriers de la part des services de l'Etat :

- Un courrier de la DREAL PACA du 31 juillet 2014 - Référence : SS/BC – D-0379-2014-UT13-Sub-Mart T - Affaire suivie par : Sandrine SERRES
- Un courrier de la DDTM du 11 juillet 2014, Affaire suivie par Jean Yves Béguier
- Un courrier de la cellule Police de l'eau – antenne grand delta – DREAL PACA du 24 juillet 2014,
- Un courrier du 10 avril 2015 de la préfecture des Bouches-du-Rhône transmettant l'avis du CGEDD et compilant l'ensemble des demandes,
- L'avis favorable de la Police de l'Eau, sous réserve de certaines préconisations transmis par courrier en date du 13 avril 2015.

L'ensemble des questions des services a été compilé dans le courrier de la DREAL PACA. On présentera ainsi les réponses apportées aux services de l'Etat par thématiques. Les courriers originaux sont fournis en annexes.

Un certain nombre d'éléments ont d'ores et déjà été fournis pour compléter le dossier et assurer de sa recevabilité. Les remarques sont toutefois rappelées ici.

### **1. PLANS**

La DREAL a demandé les compléments suivants :

- Fournir un plan parcellaire permettant de visualiser précisément l'ensemble des parcelles concernées par le projet (Slipway, poste d'attente, voirie à créer, etc ...). Si le projet est en partie situé sur l'emprise des Chantiers Barriol, l'autorisation du propriétaire sera requise,
- Fournir un plan de situation à l'échelle 1/25 000 ou 1/50 000, tel que défini à l'article R512-6 1 du code de l'environnement,
- Fournir un plan des abords de l'installation au 1/2 500 au minimum, avec le rayon de 100 m, tel que défini à l'article R512-6 2 du code de l'environnement,
- Fournir un plan au 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que, jusqu'à 35 m au moins de celle-ci, l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que le tracé de tous les réseaux enterrés existants,
- La localisation précise du mur anti bruit devra être fournie,

### **REPONSE DE VNF**

L'ensemble de ces plans a été fourni et compilé dans un cahier graphique joint au dossier d'enquête. Ces documents ont été fournis le 30 septembre 2014 permettant ainsi la recevabilité du dossier.

## 2. CRUE DE REFERENCE

**La DREAL écrit : « Il conviendra de modifier l'étude d'impact sur la crue de référence qui n'est pas la crue de 2003 mais le débit de la crue de 1856 (12 500 m<sup>3</sup>/s) ».**

### REPOSE DE VNF

Cette donnée est prise en compte. L'analyse suivante sur le PPRi a été réalisée sur la crue de 1856.

## 3. TENUE DU REMBLAI

**La DREAL écrit : « Concernant le remblai qui supporte une cuve et un bassin de rétention, une analyse de la tenue de ce remblai doit être réalisée afin d'assurer sa stabilité tant en crue qu'en décrue. »**

### REPOSE DE VNF

La cuve de rétention, composée de conduites de diamètre 2500, sera installée au sein d'une zone de remblai déjà existante, ayant résisté auparavant aux crues et décrues du Rhône, et protégée en pied de berge par des enrochements existants.

Ces conduites seront enterrées dans le sous-sol. Elles seront mises en œuvre suivant les préconisations du CCTG fascicule 70, et la mise en œuvre des remblais de cet ouvrage respectera la GTR 2000 ex 92 (guide des terrassements routiers).

La partie supérieure est hors zone inondable. La tenue du remblai existant est assurée par la présence des enrochements existants en pied de berge.

## 4. EAUX USEES

**La DREAL écrit : « Il est nécessaire d'expliquer dans le dossier, pourquoi les eaux usées ne sont pas envoyées vers le système d'assainissement de la commune d'Arles et le rejet de la fosse septique du site devra être décrit et caractérisé ».**

### REPOSE DE VNF

L'ouvrage de collecte des eaux usées liées aux WC et vestiaires du slipway est une cuve de collecte des eaux usées et non une fosse septique.

En raison de la présence de cette cuve de collecte, de l'éloignement du réseau d'assainissement de la commune d'Arles par rapport au slipway (80m) et de la présence des ouvrages de protection contre les inondations (isolement du slipway), le raccordement du slipway n'était pas pertinent.

Dans l'état actuel, c'est la SACHA qui gère la vidange de la cuve par une entreprise extérieure spécialisée.














## 5. ZONAGE URBAIN ET ARCHEOLOGIE

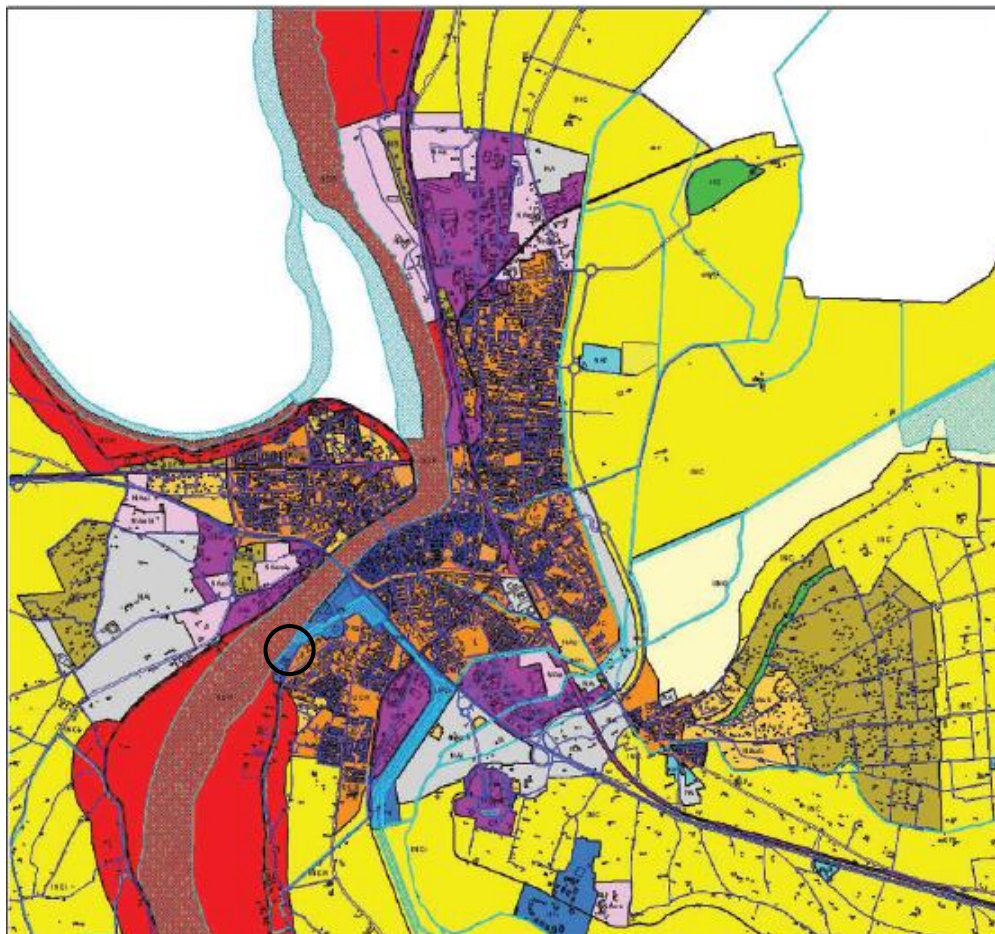
La DDTM indique que le projet a fait l'objet d'une modification n°10, engagée par la ville d'Arles, avec la création d'un sous-zonage spécifique UE11 qui permet l'implantation du projet

### REPOSE DE VNF

La zone de projet était initialement située dans le sous-secteur UFi de la zone UF du Plan d'Occupation des Sols d'Arles de la commune d'Arles, dédiée au Loisirs et Tourisme équipé, comme indiqué sur les extraits ci-dessous.

Figure 2 : Extrait du POS d'Arles au niveau de l'agglomération d'Arles

	Habitat Equipé PSMV, ZAC (Bosquets- Ile des sables), UA, UAi, UB, UBR, UC, UCl, UCR
	Habitat - Urbanisation Future NAc, NAci, NAcl, NAcl1, NAul1, NAcl1, NAua, NAub, NAuci, NAucr, NAudi, NAudr
	Activité Equipé UE, UEi, UER, UCs, UEai, US, USR, USi
	Activité - Urbanisation Future ZAC (ZIP de Fos), NAe, NAei, NAel, NAeci, NAeh, NAehi, NAes
	Loisirs/Tourisme Equipé UF, UFi, UFpi
	Loisirs/Tourisme Urbanisation future NAf, NAfi
	Urbanisation future (ZAC ou modification du POS) NA, NAi, NAR
	Zone de Campagne NB, NBi, NBei, NBb, NBc
	Zone à Risque (crues du Rhone) NDR
	Agriculture INC, INGi, INCR, INCa, INCbi, INCc, INCr, INCrbi
	Elevage Extensif IINC, IINGi, IINCb
	Protection de la Nature ND, NDi, NDbi
	Zone Salicole NDai, NGi



Selon le règlement du POS d'Arles en date du 22 février 2012, la zone UF est constituée de terrains équipés, réservés à l'accueil des installations liées au sport, aux loisirs, au tourisme, à l'éducation, à la culture, y compris des implantations du type « Village de vacances Familial », des parcs résidentiels de loisirs, des résidences touristiques/ **le projet n'était donc pas explicitement compatible avec ce zonage du POS d'Arles.**

Toutefois, cette activité existe depuis 1884, avant la réalisation du document d'urbanisme de la commune d'Arles (1982), et constitue un équipement important pour l'économie de la commune et le développement du transport fluvial.

En conséquence, la Ville d'Arles a mené une démarche de modification de son document d'urbanisme, et a mis à jour le règlement pour intégrer les activités du slipway par délibération du 18 décembre 2013. **Le slipway est maintenant en zonage UE1i, correspondant à une zone d'activité industrialo-portuaire. Ce nouveau zonage permet l'implantation du projet.**

**La DDTM indique que l'avis de l'ABF devra être complété par un avis de la DRAC PACA.**

#### REPONSE DE VNF

VNF a pris en considération cette demande et consulte la DRAC PACA : l'avis de l'ABF sera complété par un avis de la DRAC PACA.

## 6. CONFORMITE AVEC LE PPRI : IMPACTS GENERES PAR LE PROJET POUR ASSURER LA PROTECTION DES BIENS ET DES PERSONNES, AINSI QUE LA NON AGGRAVATION DU RISQUE INONDATION

**La DREAL indique « Afin que le projet soit conforme avec le PPRI en cours d'élaboration, l'étude d'impact devra être complétée pour traiter précisément de la question des impacts générés par le projet pour assurer la protection des biens et des personnes, ainsi que la non aggravation du risque inondation »**

### REPOSE DE VNF

Le slipway d'Arles était situé en zone rouge dans le PPRI anticipé. Il était alors interdit par ce règlement en raison de son classement en installation classée pour la protection de l'environnement. La Préfecture et la DDTM ont réalisé des modifications du PPRI afin de permettre en zone R2 les ICPE nécessitant la proximité immédiate de l'eau : c'est le PPRI d'Arles signé en février 2015. L'analyse de la compatibilité du projet avec le PPRI de 2015 est fournie au chapitre 2.3, page 7.

Les éléments suivants apportent des éclairages sur les impacts hydrauliques du projet et la gestion du slipway en cas d'inondation.

### PLAN INCLINE ET PLATEFORME SUPERIEURE

Le projet est situé sur le lit majeur endigué du Rhône en aval d'Arles, sur une zone où le Rhône est très large (environ 350m). L'emprise du projet est constituée du plan incliné de 135m\*100m dont 40 m dans le lit mineur, et d'une plateforme sur la partie haute du site d'environ 135m\*20m.

On rappelle que l'étude de calage entre Beaucaire et Arles réalisée par le SYMADREM nous donne les informations suivantes en ce qui concerne la zone d'étude (Hypothèses : Déversement sans brèche, Débit dérivé usine = 1 320 m<sup>3</sup>/s, Protection hydraulique RG =ballast RFF) :

- crue de 1856 : côte inondation à 7,34 m NGF et vitesse < 0,51 m/s en RG et jusqu'à 3 à 4 m/s en lit mineur
- Q1000 : 7,44 m NGF, vitesse < 0.51 m/s en RG et jusqu'à 3 à 4 m/s en lit mineur

On note que les vitesses en cas de crue sont faibles (<0,51 m/s) sur le site.

L'ensemble des modélisations existantes sur le Rhône (PPRI, Etude de calage du SYMADREM) ont été réalisés en prenant en compte le slipway existant et son plan incliné de 110\*100m. L'état de référence de l'ensemble des modélisations faites sur le Rhône est l'état avec le slipway. Il n'est donc pas possible de comparer les données de crues et de ligne d'eau, avant et après réalisation du slipway.

Les dimensions comparatives du Rhône et de l'extension du slipway mettent en évidence l'emprise très faible de l'aménagement sur les écoulements du Rhône et l'impossibilité de modéliser l'impact dans le modèle du Rhône. En effet, l'échelle du modèle hydraulique du Rhône n'est pas adaptée : le slipway est trop « petit » par rapport aux dimensions du Rhône et le volume de l'équipement est très faible par rapport aux volumes de crues, les résultats de son intégration dans le modèle ne pourraient pas être significatifs au regard des marges d'erreurs acceptables.

Le « volume » du site tel qu'il existe actuellement peut être estimé à 50 000 m<sup>3</sup>, soit la couche d'enrobé sur le site, qui représente environ  $7,1 \cdot 10^{-4}\%$  du volume de crue décennale. L'imperméabilisation supplémentaire du site sur moins d'un hectare (extension de 25 m et voiries d'accès au poste d'attente), sur les berges du Rhône, côté intérieur des digues, ne modifie pas les écoulements du Rhône sur ce secteur et ne crée pas de danger en aval. Le bilan de déblais-remblais estimé à ce stade concernant des volumes très faibles, et est neutre : il est estimé à 5 000 m<sup>3</sup> de déblais correspondant au terrassement sous-fluvial au niveau du poste d'attente, et 5 000 m<sup>3</sup> de remblais correspondant à la couche d'enrobé sur l'extension de la cale, soit un global nul. Le « volume » de l'équipement futur, en terme de volume d'expansion des eaux du Rhône, est donc le même que pour l'équipement actuel.

Les volumes en jeu sont négligeables au regard des volumes des crues de référence du Rhône à Beaucaire :

- Crue de retour 10 ans : volume = 7 020 Mm<sup>3</sup>, débit = 8 400 m<sup>3</sup>/s
  - l'équipement représente  $7,1 \cdot 10^{-4}\%$  du volume de crue décennale
- Crue de retour 50 ans : débit = 10 000 m<sup>3</sup>/s – volume de crue non disponible
- Crue de retour 100 ans : volume = 9 670 Mm<sup>3</sup>, débit = 11 300 m<sup>3</sup>/s
  - l'équipement représente  $5 \cdot 10^{-4}\%$  du volume de crue centennale
- Crue de retour 1 000 ans : volume = 12 300 Mm<sup>3</sup>, débit = 14 160 m<sup>3</sup>/s
  - l'équipement représente  $4 \cdot 10^{-4}\%$  du volume de crue millénaire

En raison de l'absence d'emprise sur le canal d'accès d'Arles à Bouc, le projet ne crée pas d'incidence sur cet ouvrage ou la navigation associée.

Situé en partie haute du site, à la limite de la zone inondable (cf figures ci-dessous), dans le lit majeur endigué, la réalisation du mur anti-bruit ne constitue pas un obstacle à l'écoulement des eaux. En période de crue, la situation parallèle aux digues de cet aménagement permet également de ne pas modifier l'écoulement des eaux du Rhône. Le retour du mur anti-bruit prévu en amont est situé 1m au-dessus du sol afin de permettre ces écoulements. Les ouvertures en bas du mur, au niveau des treuils assurent la transparence hydraulique. Les vitesses attendues sont également faibles (<0,51 m/s) et confirment l'absence d'incidence notable de l'aménagement. Cet aménagement n'entraîne donc pas de modification notable des écoulements du Rhône.



Figure 3 : Localisation du mur anti-bruit

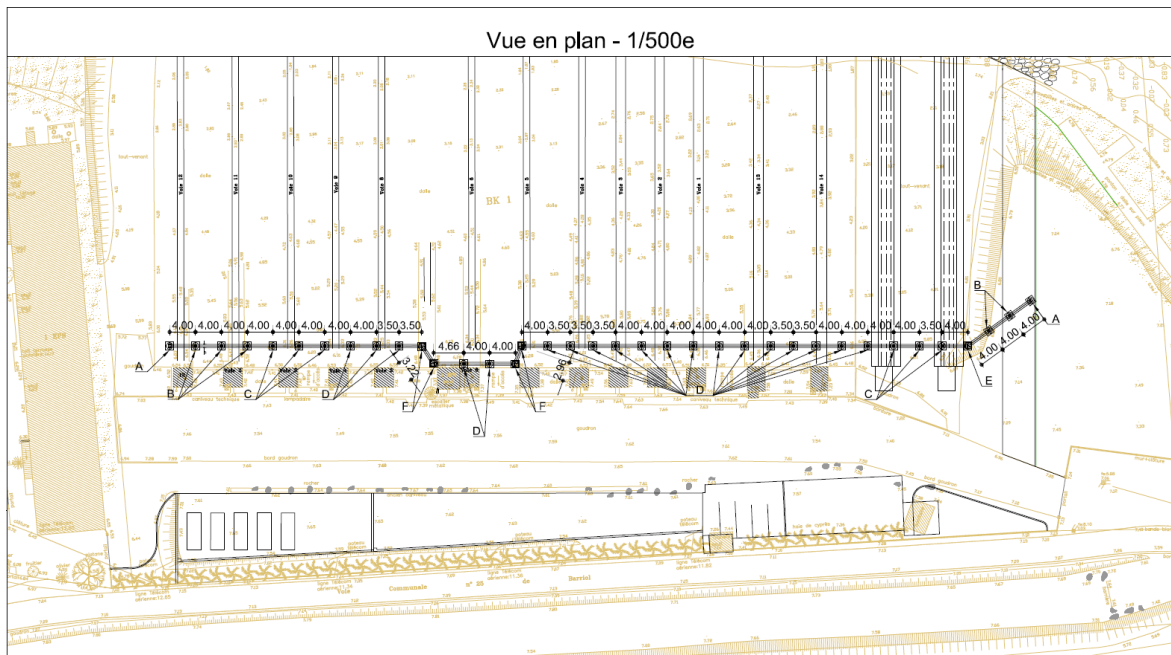
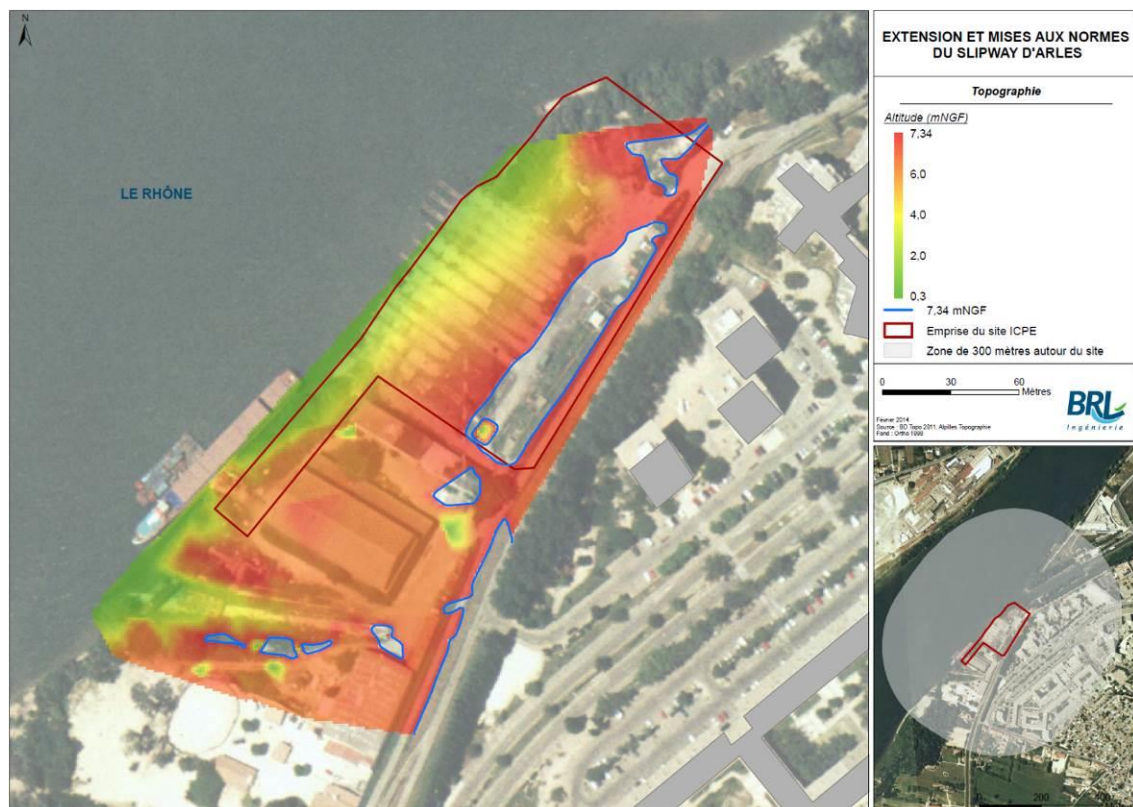


Figure 4 : Topographie du site



Pour la cabine mobile de peinture et les nouveaux équipements en haut de cale pour la récupération des déchets, des mesures de stationnement à l'abri du hangar adjacent et des moyens d'ancrage et d'étanchéité efficaces sont prévus pour éviter tout risque d'entraînement et de pollution lors des crues.

Par ailleurs, le projet d'extension vise l'accueil de plus grandes unités fluviales et non l'augmentation de la fréquentation du site : la vulnérabilité du site sera identique vis-à-vis du personnel en place.

Au regard des données de vitesses et de hauteurs d'eau observées sur la zone, de l'emprise réduite de l'installation par rapport aux dimensions du Rhône, du bilan nul des volumes de déblais/remblais, de l'ancienneté du site et de sa prise en compte dans les modélisations du Rhône, l'aménagement n'aura aucune incidence hydraulique notable sur l'écoulement des eaux du Rhône, tant en vitesse qu'en hauteur.

#### **POSTE D'ATTENTE ET DUC D'ALBE A L'AMONT DU SITE**

La rénovation du poste d'attente comprend la mise en place d'un petit quai fixe et des ducs d'albe. Au regard de l'emprise réduite de cet aménagement par rapport à la largeur et au débit du Rhône à cet endroit, l'incidence de cet aménagement est négligeable sur les écoulements et vitesses.

Cet aménagement ne servant qu'à amarrer les bateaux en attente de hissage sur la cale, il n'y a pas d'équipement associé entraînant des impacts complémentaires et nécessitant de mesures d'ancrage spécifique.

Les ouvrages constituent une emprise proportionnellement très faible par rapport à la section d'écoulement du Rhône au droit du slipway. De plus, ils sont conçus et intégrés de façon à être parallèle aux écoulements, comme par exemple le mur anti-bruit, dont les ouvertures en pied assurent également la transparence hydraulique de l'ouvrage. Au regard des dimensions de l'aménagement sur ce site du Rhône où le fleuve est très large, l'impact est non quantifiable dans le modèle hydraulique du Rhône. **Le projet n'induit pas d'aggravation du risque inondation au regard de sa situation et de son emprise.**

Dans le cadre de la mise aux normes,

- les équipements de gestion des déchets sont placés sur la partie haute du site, hors zones inondables et constitués de bennes étanches,
- les matériels et engins sont stockés dans les bâtiments du chantier naval de Barriol
- Le plan de prévention est mis à jour comprenant les consignes de suivis de la pluviométrie, des débits du Rhône, des consignes de gestion en cas de crue pour les bateaux et le personnel sur place.

**L'absence d'aggravation du risque inondation et ces différentes mesures de gestion du site vis-à-vis du risque inondation assurent la protection des biens et des personnes (riverains et entreprises).**

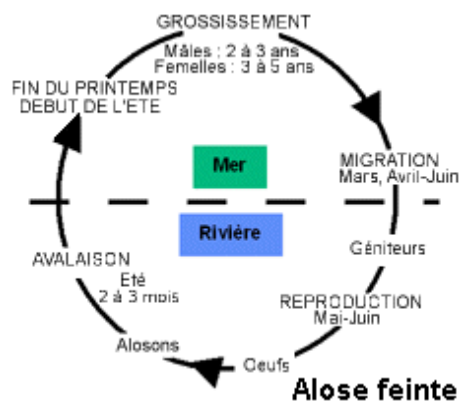
## 7. EVALUATION NATURA 2000 : COMPLEMENTS SUR LA LAMPROIE MARINE, LA LAMPROIE FLUVIATILE ET L'ALOSE FEINTE

**La DREAL Indique : « Concernant l'évaluation des incidences NATURA 2000, en phase travaux notamment, des précisions devront être apportées sur l'absence d'incidences ou de perturbations (turbidité engendrée et pollution éventuelle) sur les cycles biologiques de la lamproie marine, de la lamproie fluviatile et de l'alose feinte, notamment en période de migration de ces espèces aquatiques (migration catadrome et anadrome). »**

### REPONSE DE VNF

#### Alose feinte

La **reproduction** dans les eaux fluviales a lieu en mai-juin pour l'Alose feinte. La **migration d'avalaison** des alosons vers l'estuaire a lieu en été. La **croissance** en zone marine (plateau continental et zone littorale) demande 2 à 5 ans. La **remontée des géniteurs** en eau douce se déroule de mars à juin. Cette migration est peu active sous le seuil de température de 11°C. Les femelles remontent plus tardivement que les mâles et sont, par conséquent, exposées à de plus grandes difficultés de migration. Chez cette espèce, les géniteurs reviennent se reproduire sur leur axe fluvial d'origine, ce qui conduit à un isolement génétique des populations.

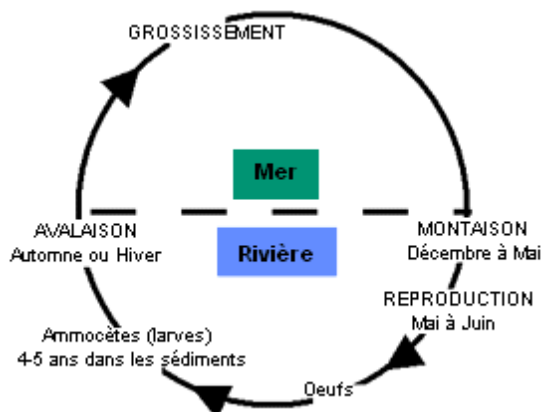


#### Lamproie marine et lamproie fluviatile

Les cycles de développement de la Lamproie marine et de la Lamproie fluviatile sont sensiblement identiques :

- La reproduction a lieu dans la partie moyenne des rivières et sur le chevelu, généralement en groupe (sur des bancs de graviers peu profonds dans un nid formé avant l'accouplement), de mai à juin chez la Lamproie marine et de mars à mai chez la Lamproie Fluviatile. La mortalité des géniteurs est quasi totale après la reproduction. Le taux de fécondation est faible.
- Après 15 jours d'incubation, les œufs libèrent des prélarves devenant au bout de 5-6 semaines des larves de 10 mm (appelées ammocètes), dépourvues d'yeux et de disque buccal. Ces larves s'enfouissent dans les sédiments et filtrent les micro-organismes pour se nourrir.
- Durant l'été de la cinquième année, les ammocètes, longues de 15 cm, se métamorphosent en petites lamproies dévalant les cours d'eau pour atteindre la mer l'hiver de la même année.
- En mer, les adultes se déplacent fixés sur un poisson (Saumon, Morue, Alose, ...) et râpent sa chair pour y absorber le sang.

- Les géniteurs se présentent en estuaire dès le mois de décembre après deux années de grossissement en mer.



### Incidences des travaux sur ces trois espèces de poissons migrateurs

Le Rhône est un axe migratoire important pour ces trois espèces. Les travaux vont entraîner une augmentation localisée de la turbidité pendant une période pouvant être assez longue (durée de l'ensemble des travaux pendant 1 à 2 ans selon l'exploitation du site et travaux immergés à l'étiage) et interférer avec les périodes de migration de ces poissons.

Les travaux auront lieu sur la longueur du slipway et au niveau du poste d'attente, soit environ 220 m. La turbidité engendrée par les différentes phases de travaux (dragage, battage de palplanches, réalisation de la cale, réalisation du poste d'attente) est réduite par la mise en place d'un barrage en géotextile et la réalisation de travaux à l'étiage, dans une enceinte confinée. Le risque de remise en suspension de sédiments perdure toutefois, notamment lors de l'enlèvement du barrage géotextile. Ce barrage sera enlevé précautionneusement en dehors de périodes de fort courant du Rhône, et évacué en décharge agréée.

Les espèces migratrices pourraient donc être affectées par un panache de turbidité : ce panache sera temporaire et localisé à proximité immédiate de la zone de travaux qui ne recèle pas d'habitats d'intérêt piscicole. On notera également que le Rhône présente par ailleurs une turbidité importante de façon constante, et un débit puissant favorable à la dispersion du panache. Enfin, l'emprise des travaux et du panache estimé est faible au regard des dimensions du Rhône sur le secteur d'intervention (plus de 300 m de large au droit du slipway).

L'impact des travaux sur ces espèces de poissons migratrices peut donc être considéré comme faible.

## 8. GESTION DU FAUX INDIGO, PLANTE INVASIVE

**La DREAL écrit : « Le dossier présente des aménagements paysagers sur un site contenant une plante invasive en expansion (le faux-indigo). L'exploitant devra indiquer les mesures de suppression et d'évitement de la propagation qu'il envisage de mettre en place. »**

### REPOSE DE VNF

Sur le site lui-même, les milieux « naturels » sont très restreints :

- Un mélange d'amorpha, de roseaux, de peupliers et d'arbres ornementaux au niveau du poste d'attente,
- un alignement d'arbres, relique de la ripisylve, composé de saules et peupliers blancs, est observée sur les berges non aménagées du site en amont immédiat de la zone prévue à l'extension.

Cet alignement d'arbres est peu à peu dominé et envahi par un peuplement de faux-indigo ou amorpha, espèce invasive non représentative de la ripisylve du Rhône. Le développement de cette espèce exogène a été facilitée par les remaniements de berges réalisés au niveau du canal d'emboquement de l'écluse et par l'état instable des berges

Le faux indigo, espèce végétale invasive, présent à proximité immédiate du slipway, sera arraché et incinéré pour limiter son développement, conformément aux préconisations du Conservatoire botanique national méditerranéen. Les plantations effectuées permettront de le concurrencer et de limiter son expansion. Les espaces verts seront entretenus de façon à contenir le développement du faux-indigo, et l'exploitant sera sensibilisé à la gestion de cette espèce.

## 9. QUALITE DE L'EAU

Les remarques des services de l'Etat sur la thématique « qualité de l'eau » sont précisées dans le document ci-dessous.

### **4. Un suivi de la qualité du milieu récepteur doit être mis en place pendant les travaux et en phase d'exploitation du slipway**

Le dossier ne décrit pas explicitement les mesures de suivi du milieu récepteur qui seront mis en place.

#### *En phase travaux :*

Les travaux réalisés dans le lit mineur provoqueront la mise en suspension de particules fines. Un suivi journalier devra être mis en place à l'amont et l'aval du chantier sur les paramètres température, oxygène dissous et turbidité. La fréquence du chantier sera adaptée aux résultats des analyses. De même, la fréquence des analyses pourra être adaptée après plusieurs semaines, suivant ces résultats.

Le même type de prescription pourra être formulé au droit du rejet des sédiments si les nouvelles analyses concluent à la remise au Rhône des sédiments.

#### *En phase d'exploitation :*

En complément des mesures en phase chantier, VNF devra réaliser une mesure par an de la qualité des eaux du milieu récepteur. Ce suivi devra confirmer que le système de collecte des eaux industrielles polluées et des eaux pluviales de ruissellements sur les différentes zones ne génèrent pas de pollution du milieu récepteur. Ces mesures pourront être réalisées sur une période de 5 ans à compter de la notification de l'arrêté d'autorisation ICPE. Les mesures seront effectuées en amont et en aval du slipway. Le programme de mesures proposées par VNF (paramètres analysés, emplacement des points de mesures,...) sera validé par le service police de l'eau.

En cas de dégradation avérée de la qualité du milieu récepteur au bout de 5 ans due au fonctionnement du slipway, VNF devra mettre en place une solution technique adaptée pour faire cesser la pollution.

Dans l'hypothèse d'une remise au cours d'eau des sédiments dragués, les volumes extraits et leur bonne reprise par le fleuve, devront être justifiés par relevés bathymétriques avant et après travaux.

En dernier lieu, les dragages d'entretien éventuellement nécessaires et leur périodicité ne sont pas abordées dans le dossier. Dans l'hypothèse où ces opérations seront nécessaires, VNF devra déposer au guichet unique de l'eau, avant leur réalisation, un dossier loi sur l'eau.

### **REPONSE DE VNF**

La mise aux normes du slipway d'Arles a, parmi ses objectifs, la maîtrise des rejets d'eaux polluées issues de l'exploitation du site.

En effet, actuellement, le slipway ne comprend aucune installation permettant la gestion des eaux grises et noires des bateaux ou de leurs réservoirs de stockage. De plus, les eaux de pluie qui lessivent aujourd'hui l'ensemble de la surface de l'aire de carénage, se chargent en polluant se trouvant sur le sol et s'évacuent vers le Rhône. Toutes les eaux usées industrielles et de pluie, chargées en pollution ne subissent donc aucun traitement avant de retourner au milieu naturel. La pollution est ainsi directement envoyée dans le Rhône.

Il est prévu, dans le cadre de la modernisation de l'équipement, la mise en place de postes de dépotage ou pompes mobiles pour la vidange des cuves de navires. La partie principale du projet concerne la mise en œuvre de mesures permettant de récupérer les eaux de ruissellement de la dalle en vue de leur collecte et traitement par un prestataire extérieur spécialisé. Enfin, des déboueurs-déshuileurs équiperont également le site pour les parties dédiées à la circulation et au stationnement.

Il est donc attendu une amélioration notable des rejets du slipway au Rhône

## 9.1 MESURES DE SUIVI DES EAUX EN PHASE TRAVAUX

### REPOSE DE VNF

Lors des travaux en lit mineur, un suivi journalier sera mis en place à l'amont et à l'aval du chantier sur les paramètres température, oxygène dissous et turbidité. Le rythme du chantier sera adapté aux résultats des analyses. Les analyses seront effectuées tout au long du chantier et plusieurs semaines après la fin du chantier en fonction des résultats obtenus.

En cas de qualité satisfaisante, les sédiments dragués au droit du slipway lors des travaux seront remis au Rhône. Des analyses de la turbidité, oxygène dissous et température seront alors réalisés en amont et en aval du site du relargage des matériaux.

## 9.2 MESURES DE SUIVI DES EAUX EN PHASE EXPLOITATION

### REPOSE DE VNF

Afin de vérifier le bon fonctionnement du site du slipway d'Arles, VNF procédera à des analyses de qualité de l'eau du Rhône en amont et en aval du slipway pendant a minima 5 ans, à compter de la notification de l'arrêté d'autorisation ICPE.

Les paramètres à analyser, proposés par VNF, seront validés par le service Police de l'eau.

En cas de résultat non satisfaisant laissant apparaître un dysfonctionnement des équipements du slipway, VNF devra apporter des mesures correctives sur le site.

## 9.3 MESURES LIEES AU DRAGAGE DE SEDIMENTS

**La DREAL écrit : « Les analyses réalisées sur les sédiments ne permettent pas de conclure sur la qualité des sédiments à draguer et sur leur possible remise au Rhône. La qualité des sédiments au droit du Slipway doit être établie à partir d'un nouveau plan d'échantillonnage (soumis préalablement à la validation du service police de l'eau) représentatif du massif sédimentaire à draguer et de nouvelles analyses réalisées sur site, conformément aux recommandations de bassin de septembre 2013. Au regard des résultats d'analyse, l'étude d'impact doit étudier et conclure sur la faisabilité de la remise au cours d'eau des sédiments. Le devenir des sédiments extraits devra être défini en fonction des résultats de ces nouvelles analyses et être compatible avec la disposition 6A-10 du SDAGE qui impose la remise au cours d'eau des matériaux de curage lorsque leur qualité leur permet ».**

**Cette demande de compléments fait suite au développement exprimé par la cellule Police de l'eau sur cette thématique relative aux sédiments. Ce développement est fourni dans son intégralité ci-après.**

### **3. Les analyses réalisées sur les sédiments ne permettent pas de conclure sur la qualité des sédiments à draguer et sur leur possible remise au Rhône**

Selon les éléments présentés dans le dossier, VNF prévoit de réaliser des opérations de dragage en lit mineur pour l'extension de la cale de halage et pour la réalisation d'un poste d'attente. Le pétitionnaire s'appuie sur les analyses sédimentaires réalisées le 23 août 2012, dont les résultats sont présentés au chapitre 3.2.7.2, pour qualifier l'état du milieu et pour conclure que les sédiments dragués ne présentent pas une qualité suffisante pour une remise au Rhône et seront donc traités en tant que déchets.

Cependant, dans le dossier, la zone de dragage n'est pas décrite avec précision (plan, épaisseur de la couche de sédiments...). De même, les analyses ont été effectuées sur 9 prélèvements de sédiments au Rhône, plus ou moins éloignés de la zone de dragage. Cette situation ne permet ni de caractériser avec précision la qualité des sédiments au droit du slipway ni de conclure précisément sur la gestion adaptée des sédiments.

En outre, il est constaté que sur les échantillons utilisés, aucun ne dépasse le seuil de 0,060 mg/kg pour les PCB, spécifique au bassin versant Rhône-Méditerranée, et un seul paramètre (plomb) sur un seul échantillon, dépasse le seuil S1 fixé par l'arrêté du 9 août 2006.

La qualité des sédiments au droit du slipway doit donc être établie à partir d'un nouveau plan d'échantillonnage représentatif du massif sédimentaire à draguer et de nouvelles analyses réalisées sur site, conformément aux recommandations de bassin de septembre 2013. Au regard des résultats d'analyse, l'étude d'impact doit étudier et conclure sur la faisabilité de la remise au cours d'eau des sédiments. Le devenir des sédiments extraits devra être défini en fonction des résultats de ces nouvelles analyses, et être compatible avec la disposition 6A-10 du SDAGE, qui impose la remise au cours d'eau des matériaux de curage lorsque leur qualité le permet.

Le plan d'échantillonnage sera soumis préalablement à la validation du service police de l'eau. Les analyses devront porter sur l'ensemble des paramètres indiqués au chapitre 5 de l'arrêté du 30/05/2008 et faire référence aux seuils du tableau IV de l'arrêté du 9 août 2006.

Dans l'hypothèse où les résultats des analyses confirment l'impossibilité de restitution au Rhône des sédiments dragués, VNF devra déterminer si une gestion à terre des matériaux est envisagée, la destination précise des matériaux extraits et les éventuelles filières de traitement envisagées. VNF doit préciser les mesures prises pour respecter les prescriptions des différentes filières, notamment en fonction de la filière choisie :

- les analyses de l'annexe II de l'arrêté du 6 juillet 2011 pour l'acceptation des sédiments en installation de transit, concassage, criblage, broyage de déchets inertes
- l'analyse des critères de dangerosité (H4, H5, H6, H7, H8, H10, H11 et H14 de l'annexe I de l'article R.541-8 du Code de l'environnement) pour l'acceptation des sédiments en installation de transit, regroupement de déchets non dangereux
- dans le cas d'un stockage en ISDI, des analyses conformément à l'annexe II de l'arrêté du 28 octobre 2010.

Il est proposé que VNF applique les recommandations du cadre régional « Gestion à terre des sédiments de dragage de cours d'eau et retenues de barrage »- version avril 2014 établi par le CEREMA Centre-Est .



### 9.3.1 Dragages pour la réalisation des travaux

#### REPONSE DE VNF

Comme indiqué ci-avant, des dragages sont nécessaires pendant les travaux de réfection et d'agrandissement de la cale de halage et la réalisation du poste d'attente.

La réalisation de ces dragages fait l'objet d'un plan d'échantillonnage préalable et d'analyses qui permettront de définir le devenir des sédiments (envoi en décharge agréée ou préférentiellement remise au Rhône si la qualité le permet).

Le protocole d'échantillonnage a été soumis à la police de l'eau comme demandé dans l'avis de la DREAL PACA du 31 juillet 2014. Les prélèvements sont en cours et les résultats seront connus à la fin du mois de mai 2015.

Pendant les travaux en lit mineur, il est d'ores et déjà prévu un suivi de la qualité de l'eau en amont et en aval de la zone de chantier (température, turbidité, oxygène dissous).

Si la qualité des sédiments le permet, ils seront remis au Rhône comme préconisé dans le document-guide lié au SDAGE Rhône-Méditerranée pour la gestion des sédiments du Rhône<sup>1</sup>. Pour cette opération de relargage, les mesures sont les suivantes :

- Une campagne de relevés bathymétriques de la zone de relargage avant et après pour vérifier les volumes extraits et la reprise des éléments par le fleuve ;
- Un suivi de la qualité de l'eau en amont et en aval de la zone de relargage pendant l'opération (température, turbidité, oxygène dissous).

### 9.3.2 Dragages d'entretien

#### REPONSE DE VNF

Le projet ne prévoit pas à ce jour de dragages d'entretien au droit de la cale ou du poste d'attente. Si cela s'avérait nécessaire, un dossier loi Eau spécifique à ce dragage d'entretien sera réalisé par VNF.

---

<sup>1</sup> **Recommandations relatives aux travaux et opérations impliquant des sédiments aquatiques potentiellement contaminés – Plan d'action du bassin Rhône-Méditerranée pour la pollution par les PCB – SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 – Version 2.0 – Septembre 2013**

## 10. CLARIFICATION DE CERTAINS ELEMENTS DU DOSSIER

### DIMENSIONS DU PLAN INCLINE ET LONGUEUR UTILE DU PLAN INCLINE

Le plan incliné actuel est bien de 110 m et non 120 m.

L'Ae a noté que l'extension était présentée comme une longueur supplémentaire de 20 m ajoutée à une cale de 110 m, ce qui ne semble pas satisfaire les conditions d'accueil des navires de 135 m.

En pratique, la longueur utile peut être inférieure à la longueur des bateaux.

### PROCEDURE ANTERIEURE

La 1<sup>e</sup> demande SACHA date du 25 mars 2009, et non 2006 comme indiqué dans le dossier ICPE.

### OPERATIONS DE HALAGE

En page 5 de l'avis de l'autorité environnementale, il est indiqué que la SACHA assure les manœuvres de hissage et mise à l'eau des bateaux sur la cale.

En pratique, la SACHA organise les opérations, qui sont assurées par la CNB.

### ÉTAT INITIAL : INONDATION DE LA ROUTE

La route d'accès au slipway (voie communale de Barriol) n'est pas inondée à 6000 m<sup>3</sup>/s : elle reste accessible. Toutefois, elle est inondée avant le haut du slipway. Il faut donc évacuer, dans le cadre du plan de prévention du slipway et plan de sauvegarde d'Arles, à partir de ce débit observé.

# ANNEXES



# **Annexe 1 : Avis délibéré de l'Autorité Environnementale sur le projet de slipway d'Arles (13) – n°Ae 2014-115**





## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de slipway d'Arles (13)**

**n°Ae : 2014-115**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 01/01/2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de demande d'autorisation d'exploiter le slipway d'Arles (13).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Perrin, MM. Barthod, Clément, Galibert, Letourneux, Orizet, Roche.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Hubert, Steinfelder, M. Chevassus-au-Louis, Decocq, Ullmann, Vindimian.

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Lendevic.

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, le dossier ayant été reçu complet le 24 décembre 2014

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 29 décembre 2014 :

- le préfet de département des Bouches du Rhône,
- la ministre chargée de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Provence Alpes Côte d'Azur.

Sur le rapport de MM. Thierry Galibert et Eric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.



# Synthèse de l'avis

La cale de halage d'Arles, appelée « slipway » placée sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF), est un plan incliné de 120 m de longueur permettant de mettre à sec des navires fluviaux afin de les réparer ou de les entretenir. Il s'agit du seul ouvrage de ce type pouvant accueillir des navires de grande taille dans le bassin du Rhône. Le projet vise à la moderniser.

Le projet comporte deux volets :

- la mise en conformité avec les réglementations environnementales actuelles, notamment en matière de rejets polluants dans l'eau et dans l'air et de nuisances sonores, qui fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), l'installation ne disposant actuellement d'aucune autorisation<sup>2</sup> ;
- l'extension de la cale vers l'amont de façon à lui permettre d'accueillir des navires jusqu'à 135 m de longueur.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la gestion des effluents liquides, leur transport et leur destination ;
- le bruit ;
- la capacité pour le gestionnaire de s'assurer du respect de la réglementation environnementale par les différentes entreprises intervenant sur le site.

Le dossier présente clairement les différentes options choisies et les modalités de maîtrise des enjeux environnementaux mises en œuvre, mais plusieurs éléments ont été portés à la connaissance de l'Ae, à l'occasion de la visite de terrain, qui auraient mérité de figurer au dossier. L'Ae recommande en conséquence de :

- préciser le lien du projet avec les objectifs du plan Rhône ;
- présenter les éléments de caractérisation, qualitative et quantitative, des effluents liquides et de mieux étudier les effets des modalités envisagées de leur transport par camion sur la digue ;
- mieux justifier le choix de la mise en œuvre d'un mur anti-bruit pour la prévention des nuisances acoustiques ;
- formaliser les modalités de respect des obligations environnementales par les entreprises intervenant sur le site.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

---

<sup>2</sup> Ni au titre des ICPE, ni au titre de la loi sur l'eau.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

La cale de halage d'Arles, appelée « slipway », est placée sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF) et exploitée sous forme de concession par la société anonyme de la cale de halage d'Arles (SACHA). Il s'agit d'un plan incliné de 120 m de longueur permettant de mettre à sec des navires fluviaux, afin de les réparer ou de les entretenir. Il s'agit du seul ouvrage de ce type pouvant accueillir des navires de grande taille dans le bassin du Rhône. Le projet vise à moderniser la cale de halage.

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet s'inscrit dans le cadre du Plan Rhône 2014-2020, en cours d'élaboration, dont le projet envisage un besoin de mises à sec passant de 115 à 145 navires fluviaux par an et constate l'accroissement de la longueur des embarcations jusqu'à un maximum de 135 m. Actuellement, la cale de halage d'Arles ne peut accueillir que des navires de moins de 120 m. Elle en traite environ 70 par an. Les plus grosses unités, de longueur comprise entre 120 et 135 m, sont entretenues par le grand port maritime de Marseille (GPMM) ce qui impose un cheminement maritime de navires conçus pour la navigation fluviale.

Il n'est pas fait mention du chapitre du plan Rhône en cours d'élaboration qui se réfère à l'amélioration des capacités de réparation et d'entretien dont la cale constituerait un élément clé. L'Ae considère que, pour la complète information du public, il importe de bien comprendre comment la cale s'inscrit dans un ensemble d'actions qui accompagne l'accroissement prévu du trafic fluvial sur le Rhône.

***L'Ae recommande de mentionner explicitement le volet du projet de plan opérationnel 2014/2020 du plan-Rhône 2005-2020 qui concerne l'augmentation de la capacité de réparation navale et de montrer la place du projet dans l'ensemble des actions qui accompagnent l'accroissement prévu du trafic fluvial sur le Rhône.***

Le coût du projet n'est pas mentionné dans le dossier, ainsi que l'estimation des dépenses consacrées à l'environnement, contrairement à ce qui est prévu par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

***L'Ae recommande de préciser le coût du projet ainsi que le montant des dépenses consacrées à l'environnement.***

### 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La cale de halage occupe un site de 10 600 m<sup>2</sup> au sud de la ville d'Arles, en zone urbaine, le long de la rive gauche du Rhône. Ce site comporte diverses facilités pour le travail, l'accueil des entreprises et la gestion des déchets ainsi qu'un plan incliné en béton de 6 700 m<sup>2</sup> de pente à 10% permettant de hisser les navires sur treize chariots roulants afin de rendre accessible les parties normalement immergées.



Figure 1 : vue aérienne du site (Source dossier)

Le projet comporte deux volets :

- la mise en conformité avec les réglementations actuelles, notamment en matière de rejets polluants dans l'eau et dans l'air et de nuisances sonores qui fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), l'installation ne disposant actuellement d'aucune autorisation<sup>3</sup> ;
- l'extension de la cale vers l'amont, de façon à lui permettre d'accueillir des navires jusqu'à 135 m de longueur, ainsi qu'un aménagement léger du poste d'attente<sup>4</sup>. Le maître d'ouvrage indique dans le dossier qu'il n'est pas envisagé d'accroissement du nombre de navires accueillis chaque année alors même que la justification du projet réside en partie dans l'accueil de navires aujourd'hui traités par le GPM. L'Ae a cependant compris que la cale ainsi optimisée devrait pouvoir augmenter son activité et que la demande augmentait<sup>5</sup>.

L'extension accroît l'emprise de la cale d'environ 20 m vers l'amont le long de la rive gauche du Rhône<sup>6</sup>.

La cale de halage d'Arles est propriété de l'Etat, placée sous la responsabilité de l'établissement public « Voies navigables de France ». Son exploitation a été concédée dès l'origine, en 1984, à la société anonyme de la cale de halage d'Arles (SACHA). Cette entreprise assure les manœuvres de hissage et mise à l'eau ainsi que la fourniture d'eau et d'électricité aux entreprises spécialisées qui interviennent, sous la responsabilité des armateurs pour assurer l'entretien ou la réparation des navires. Ce sont ces entreprises qui doivent veiller au nettoyage de la cale du fait des déchets is-

<sup>3</sup> Ni au titre des ICPE, ni au titre de la loi sur l'eau. Le dossier mentionne le dépôt d'une demande d'autorisation d'exploiter une installation classée en 2006 par la SACHA, sans indiquer les suites qui y ont été réservées.

<sup>4</sup> Zone d'amarrage à proximité immédiate de la cale où les navires attendent avant d'être hissés sur la cale.

<sup>5</sup> Il a, en particulier, été indiqué aux rapporteurs lors de la visite que le nombre de paquebots fluviaux de 135 mètres s'accroissait régulièrement dans le bassin du Rhône et que leur entretien imposait actuellement un trajet maritime.

<sup>6</sup> L'Ae a noté que l'extension était présentée comme une longueur supplémentaire de 20 m ajoutée à une cale de 110 m, ce qui ne semble pas satisfaire les conditions d'accueil des navires de 135 m.

sus de leurs travaux. On notera que la cale est inondable. En cas de crue, les travaux sont interrompus et les bateaux remis à l'eau pour être amarrés en lieu sûr.

### **1.3 Procédures relatives au projet**

L'étude d'impact est présentée dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exploiter une ICPE, associée à une demande d'autorisation d'extension de l'installation. Elle comporte une étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau et une notice d'incidences Natura 2000. Cette demande est présentée par VNF, propriétaire de l'ouvrage. De ce fait, VNF entend bien être titulaire de l'autorisation d'exploiter alors qu'il semble qu'en réalité l'exploitant sera la société SACHA. Le régime de responsabilité de l'exploitant en titre et de l'exploitant de fait, tel qu'établi par la jurisprudence de la Cour de Cassation et du Conseil d'Etat<sup>7</sup>, met en évidence des risques juridiques importants.

***L'Ae recommande de clarifier la situation juridique pour déterminer qui, entre VNF et SACHA, a la qualité d'exploitant, au regard de la jurisprudence la plus récente concernant les installations classées pour la protection de l'environnement.***

La construction d'un mur anti-bruit au droit de l'ouvrage implique une demande de permis de construire qui a vocation à être jointe au dossier<sup>8</sup>. Le plan d'occupation des sols de la ville d'Arles modifié a été voté le 18 décembre 2013. La cale de halage est située dans une zone autorisant des activités industrialo-portuaires.

***L'Ae recommande de joindre au dossier la demande de permis de construire relative à la création du mur anti-bruit.***

Le plan de prévention du risque d'inondation d'Arles<sup>9</sup> (PPRI) interdit la : « *Création d'établissements sensibles* » en zone rouge à l'exception<sup>10</sup> des : « *Constructions ou extensions d'équipements d'activités portuaires, y compris bâtiments d'activités strictement liées au fleuve ou à la mer* ». Le projet présenté, situé en zone rouge R2 est donc compatible avec le PPRI du fait de cette exception.

***L'Ae recommande d'actualiser le dossier en explicitant la compatibilité avec le PPRI d'Arles signé le 3 février 2015.***

Le maître d'ouvrage étant un établissement public placé sous tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, l'avis d'autorité environnementale doit être exprimé par l'Ae du CGEDD.

### **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la gestion des effluents liquides ;
- le bruit en phase exploitation ;
- la capacité pour la SACHA de s'assurer du respect des obligations environnementales par les différentes entreprises intervenant sur le site.

<sup>7</sup> Voir Conseil d'Etat 29 mars 2010 Communauté de communes de Fécamp n°318886 et Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 13 janvier 2015, 13-88.183, (ECLI :FR :CCASS :2015 :CR07540).

<sup>8</sup> Les pages de l'annexe qui contiennent le récépissé sont vides.

<sup>9</sup> Le préfet des Bouches du Rhône a signé l'arrêté approuvant le PPRI le 3 février 2015.

<sup>10</sup> Cf. paragraphe 3.1.3 du PPRI.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

### 2.1 Appréciation globale des impacts du programme

Le dossier donne des renseignements très succincts sur les impacts environnementaux du plan Rhône auquel ce projet est intégré. L'Ae a été informée qu'il comporterait des objectifs environnementaux ambitieux, dont le transfert du fret depuis la route vers la voie fluviale n'est pas le moindre. Le plan Rhône comporte également un volet « *Qualité des eaux, ressources et biodiversité* » qui témoigne d'une volonté forte de préservation de l'environnement. L'Ae considère que le dossier devrait expliciter la compatibilité du projet de cale de halage avec ces exigences environnementales du plan Rhône.

***L'Ae recommande, pour la complète information du public, de faire figurer dans les documents accompagnant le dossier d'étude d'impact, les principales ambitions environnementales du projet de plan Rhône et d'expliquer en quoi le projet y contribue.***

### 2.2 Analyse de l'état initial

#### 2.2.1 Situation du projet

Le site est situé en zone inondable entre le fleuve et la digue qui protège le quartier d'habitation de Barriol (Cf. Figure 2). La route d'accès au site est inondée dès que le Rhône atteint un débit de 6 000 m<sup>3</sup>/s, ce qui correspond à une fréquence de crue comprise entre biennale et quinquennale. Dans une telle situation, donc relativement fréquente, le site est évacué, les navires étant remis à l'eau et amarrés dans la zone d'attente au sud-ouest du site sous la surveillance de leur équipage. Celle-ci sera aménagée, dans le cadre de ce projet, avec une série de six ducs d'Albe<sup>11</sup> pour l'amarrage des bateaux. Une surveillance météorologique permanente permet d'anticiper la survenue des crues afin de prendre les dispositions évoquées ci-dessus à temps.



Figure 2 : carte de la hauteur de la crue de référence (centennale) sur le site (Source dossier)

<sup>11</sup> Un duc d'Albe est un poteau qui permet l'amarrage des navires à distance du quai ou de la rive.

## 2.2.2 Qualité des eaux du Rhône et des sédiments

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée a qualifié la qualité des eaux du Rhône de mauvaise sur le plan chimique. Les substances qui expliquent ce classement sont des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). L'objectif d'atteinte du bon état chimique est fixé à 2021. L'eau du Rhône est altérée par les nombreux rejets polluants qui jalonnent le cours du fleuve. Cette qualité s'est améliorée en 2006 mais un stock de polluants persistants, notamment les polychlorobiphényles (PCB) et des éléments traces métalliques, subsiste au sein des sédiments en amont. Toutefois, au niveau du site du projet, la qualité des sédiments est bonne y compris pour les PCB.

Concernant les sédiments, une campagne de mesures spécifique a été réalisée sur un profil amont - aval de la cale sur une distance de 2,2 km. Cette campagne révèle un seul dépassement du seuil S1 de l'arrêté du 9 août 2006<sup>12</sup> pour le plomb à l'amont du site et au droit de l'extrémité aval de la cale.

Le site n'est pas concerné par la présence de captage d'eau potable.

## 2.2.3 Qualité des effluents liquides

Dans la situation actuelle, l'ensemble des effluents liquides provenant de l'activité de la cale (nettoyage, décapage et autres) sont dirigées directement vers le Rhône. Le dossier présente une seule série d'analyses réalisées fin novembre 2013, dans trois cas de figure identifiés sous les appellations : navire Condrieu-nettoyage, couloir 13-T0, couloir 13-T15. Selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs, la deuxième et troisième série d'analyses ont été effectuées pour étudier la différence de concentration des polluants à un instant  $t$  et après une pluie de 15 minutes. Les résultats obtenus signent une diminution nette des matières en suspension<sup>13</sup> et de la demande chimique en oxygène<sup>14</sup> des eaux usées recueillies après la « pluie » de quinze minutes et une diminution, nettement moins importante, de la présence des dibutylétain<sup>15</sup> et tributylétain, sans que l'on puisse comparer les résultats avec des objectifs de qualité et en déduire l'efficacité du lessivage par l'eau de pluie dans l'entraînement de ce type de produits.

## 2.2.4 Biodiversité

Le site est installé au sein de la Znieff<sup>16</sup> de type II, N°13-138-100. Le projet est dans le périmètre du site Natura 2000<sup>17</sup> SIC FR9301590 Rhône aval qui couvre 150 km de linéaire de cours d'eau de Donzère-Mondragon à la Méditerranée. Cette zone est particulièrement intéressante comme habitat de poissons : Alose feinte (*Alosa fallax*), Lamproie marine (*Petromyzon marinus*), Blageon (*Leuciscus souffia*), Blennie fluviatile (*Blennius fluviatilis*), Toxostome (*Chondrostoma toxostoma*) et Bouvière (*Rhodeus amarus*) ; d'oiseaux : Rollier d'Europe (*Coracias garrulus*), Faucon hobereau (*Falco subbuteo*), Pic épeichette (*Dendrocopos minor*), Gobemouche gris (*Muscicapa striata*), Petit-Duc (*Otus scops*), Chevêche (*Athene noctua*), Martin-pêcheur (*Alcedo atthis*), Guêpier (*Merops apiaster*), Huppe fasciée (*Upupa epops*) et Bruant proyer (*Miliaria calandra*) ; de mammifères : Castor, (*Castor fiber*), Grand Rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*), Petit Murin (*Myotis blythii*), Minioptère de Schreibers (*Miniopterus schreibersii*), Grand Murin (*Myotis myotis*) ; de reptiles Cistude d'Europe (*Emys orbicularis*) et de plantes : *Aldrovanda vesiculosa* (seul site en France, non revue depuis 1990).

<sup>12</sup> Arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée au décret n°93-743 du 29 mars 1993 modifié.

<sup>13</sup> De 607mg/l à 79 mg/l.

<sup>14</sup> De 396 mg/l à 31 mg/l.

<sup>15</sup> De 7,5ng/l à 4,8ng/l.

<sup>16</sup> ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>17</sup> Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

L'étude d'impact indique qu'aucune des espèces citées ci-dessus n'a été recensée sur le site qui se caractérise par un état écologique très dégradé.

### 2.2.5 Paysage et patrimoine

L'enjeu paysager est important notamment vu depuis le Rhône et sa rive droite. La cale de halage est devant un rideau d'arbres qui la fondent dans le paysage. Ce même rideau d'arbres empêche de voir la cale depuis la ville d'Arles.

Le patrimoine archéologique de la ville d'Arles est exceptionnel, la cale et son extension sont situées sur d'anciennes canalisations de plomb qui signent la présence de traces d'activités humaines. Des fouilles préventives seront effectuées avant les travaux.

### 2.2.6 Bruit

Plusieurs habitations sont situées à une trentaine de mètres des limites du slipway, qui plus est en surplomb, et donc susceptibles d'être très sensibles au bruit généré par ses activités. Le bruit est modélisé à partir du modèle CadnaA. Le bruit résiduel, c'est-à-dire sans la cale de halage est mesuré au droit de deux bâtiments afin de caler le modèle. Les sources entrant dans le calcul de l'impact sonore de l'infrastructure ont été mesurées sur place, une par une. Le bruit résiduel est inférieur à 45 dB(A) ce qui d'après l'arrêté<sup>18</sup> du 23 janvier 1997 conduit à limiter réglementairement l'émergence<sup>19</sup> à 5 dB.

## **2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

### 2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Les travaux seront réalisés sur une durée de 18 mois sans interrompre l'exploitation de la cale de halage. Ils auront lieu pendant les étiages du Rhône et impliqueront une surveillance attentive des prévisions météorologiques afin de prendre le cas échéant les mesures de mise à l'abri des engins de chantier.

De nombreuses dispositions sont prises afin de limiter les rejets de matières en suspension dans le fleuve ainsi que les rejets accidentels de substances toxiques. Les batardeaux utilisés pour mettre au sec le chantier dans sa partie basse permettront de maintenir cet état sec jusqu'à une crue décennale. Le chantier serait évacué si le Rhône atteignait le débit de 5 000 m<sup>3</sup>/s.

L'impact sonore sur les riverains pourra être important, notamment pendant la frappe des batardeaux. Le maître d'ouvrage prévoit de construire le mur anti-bruit au plus tôt et de ne procéder aux travaux que pendant le jour afin de limiter cet impact.

### 2.3.2 Impacts permanents en phase exploitation

#### 2.3.2.1 Pollution de l'air

Le projet peut générer deux types de pollutions :

- l'émission de poussières et de matières solides lors de sablage et décapage haute pression ;
- les émissions diffuses lors de l'application de peintures de type epoxy ou antifouling<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (JO du 27 mars 1997).

<sup>19</sup> L'émergence est la contribution sonore de l'installation.

<sup>20</sup> Une peinture antifouling est une peinture appliquée aux coques de navires dans le but d'empêcher les organismes aquatiques de s'y fixer.

Les pollutions, lors des opérations de peinture, seront réduites par la mise en place d'une cabine mobile acoustique raccordée à un ensemble de ventilation/filtration.

### 2.3.2.2 Pollution de l'eau

Le projet prévoit un système de récupération des effluents résultants de l'activité de la cale par la mise en place d'un double caniveau, situé pour l'un au dessus du niveau normal du Rhône, pour l'autre au dessous du poste de travail le plus haut sur la cale. La cale sera nettoyée, après chaque chantier, afin de récupérer les produits toxiques ou solides susceptibles d'être entraînés dans le fleuve. Les eaux seront pompées vers un réservoir de 720 m<sup>3</sup>. Ce réservoir sera vidé dès qu'il atteindra un remplissage de 25 m<sup>3</sup> par une entreprise spécialisée. Le volume complémentaire a une double utilité :

- en cas d'incendie pour recevoir les eaux pompées dans le Rhône utilisées par les pompiers, le volume correspondant à deux heures d'intervention des pompiers pour un cas d'incendie maximisé ;
- pour accueillir les quinze premières minutes d'une pluie décennale, la cuve permet de contenir le volume nécessaire pour capturer la pluie décennale 560 m<sup>3</sup> (augmenté de 160 m<sup>3</sup> pour une bonne gestion).

Le dossier n'aborde pas l'hypothèse de la conjonction de ces deux événements. Par ailleurs, au-delà des quinze premières minutes de pluie décennale, les effluents partent directement dans le Rhône. Le dispositif de contrôle du niveau de la cuve n'est cependant pas décrit. Le dossier considère que ces 15 premières minutes de pluie auront suffisamment lessivé le sol pour que ne subsiste pas de polluant à un niveau supérieur à l'admissible pour un rejet dans le fleuve. Les résultats des analyses figurant dans le dossier<sup>21</sup> ne permettent pas, pour des produits comme le tributylétain, par exemple, de valider cette indication.

Des kits anti-pollution<sup>22</sup> seront disponibles pour que les entreprises puissent faire face à tout incident susceptible de polluer les eaux. Il est également mentionné dans le dossier l'impact positif sur la qualité des eaux que constitue : « *La substitution de certains produits par des produits moins dangereux et la mise en œuvre de process de travail n'employant plus ou moins de substances dangereuses* ». Le maître d'ouvrage envisage d'assurer une veille sur ces produits et des actions de communication auprès des entreprises, afin de promouvoir leur utilisation. Cette initiative pourrait être étayée par des données plus précises sur l'évolution de la composition des produits utilisés et, le cas échéant, renforcée par la mise en place de mesures visant à interdire sur ce site l'utilisation de celles qui engendrent les risques les plus élevés pour le milieu aquatique. La société SACHA n'effectue pas de travaux sur les navires mais permet à des entreprises de venir réaliser ces travaux. L'Ae considère qu'il serait souhaitable, dans le cadre des objectifs de performance environnementale du plan Rhône, de mettre en place des cahiers des charges exigeants pour les entreprises qui interviennent et de contrôler leur mise en œuvre

***L'Ae recommande de compléter le dossier pollution de l'eau par les éléments qui permettent de vérifier qu'il n'y aura pas de rejet significatif de polluants dans l'eau, aussi bien chronique qu'accidentel, notamment par la réalisation d'analyses complémentaires sur les effluents, ciblant les produits réellement utilisés.***

Les effluents collectés par le système de récupération des eaux de pluie sont dirigés par camion vers une unité de traitement située à Rognac (à 66 km du slipway) qui est supposée pouvoir les traiter. Le dossier ne présente pas d'éléments permettant de s'assurer de cette capacité de traitement, ni de dispositif contractuel le garantissant, y compris en cas de dilution excessive des polluants (cas d'une cuve renfermant la pluie décennale par exemple). Au vu de la liste des produits utilisés sur le site (p.15 à 18 de l'étude d'impact), il convient de s'assurer que l'unité de Rognac est effectivement en mesure d'en assurer le traitement ou de proposer une solution alternative.

<sup>21</sup> En annexe E et citées plus haut.

<sup>22</sup> Ces kits comportent des éléments pour l'intervention d'urgence : matériel de nettoyage, barrages anti-pollution, absorbants pour retenir les polluants.



***L'Ae recommande de fournir les éléments prouvant que le système de traitement des effluents de la cuve de rétention sera efficace pour tous les produits chimiques utilisés sur le site et dans toutes les conditions hydrologiques.***

Le projet prévoit un terrassement sous fluvial localisé au niveau du poste d'attente afin d'assurer un tirant d'eau suffisant. Les volumes de sédiments extraits représentent environ 3 000 m<sup>3</sup> auxquels il convient d'ajouter 2 000 m<sup>3</sup> liés à l'extension de la cale. Il est indiqué que ces sédiments seront dirigés vers une décharge agréée après analyse.

### 2.3.2.3 Bruit

Plusieurs activités conduites sur la cale de halage sont génératrices de bruit : le sablage, le nettoyage à l'eau sous pression ainsi que le martelage des pièces métalliques. Les activités engendrent des bruits de 90 à 110 dB. Deux méthodes complémentaires sont prévues pour limiter le bruit au-delà du périmètre du slipway :

- utilisation systématique d'une cabine acoustique pour les opérations de sablage, qui atténue de 18 dB la source de bruit ;
- construction d'un mur anti-bruit de 8 mètres de haut en limite du plan incliné (au plus près du bruit) et réalisation des opérations d'entretien des bateaux prioritairement en haut de cale.

La modélisation acoustique montre que les émergences telles que modélisées en tenant compte des dispositifs anti-bruit et des procédures prévues pour éviter les nuisances sont inférieures à 5 dB(A) donc conformes aux exigences réglementaires. Parmi les mesures : le sablage de la coque des navires, qui reste exceptionnel, étant très bruyant ne sera effectué que sur un seul navire à la fois ; l'utilisation de la cabine mobile insonorisée sera systématique pour ces opérations. Cet impact ne sera donc limité si les mesures prises sont maintenues et appliquées ce qui impliquera une vigilance du maître d'ouvrage et du concessionnaire et des mesures de suivi adaptées.

### 2.3.2.4 Gestion des déchets et effluents

L'activité du site engendrera un trafic supplémentaire de 180 camions en moyenne par an sur la route d'accès pour l'enlèvement des déchets solides et des effluents liquides. Ces derniers seront transportés par des camions citernes d'une capacité de 25 m<sup>3</sup>. Le volume annuel considéré pour dimensionner le besoin en camions d'enlèvement est de 4 500 m<sup>3</sup> d'eaux polluées. Le calcul précis n'est pas présenté (notamment en séparant ce qui provient des eaux de lavage, de liquides provenant du décapage). La seule prise en compte des eaux pluviales fait apparaître pour une surface de 6 750 m<sup>2</sup> un besoin en moyenne (pluviométrie annuelle moyenne de 524 mm) de 3 537 m<sup>3</sup>. Le dossier fait état d'une variation interannuelle pouvant aller de 344 mm en 1945 à 1 063 mm. Pour ce second chiffre, le seul recueil des eaux pluviales entraîne un besoin de rétention de 7 175 m<sup>3</sup>. Il convient donc de préciser les modalités de calcul de la quantité d'effluents à traiter en intégrant les variations interannuelles de pluviométrie, et leurs conséquences sur le trafic de véhicules lourds.

***L'Ae recommande de présenter les modalités de calcul de la quantité d'effluents à traiter en intégrant les variations interannuelles de la pluviométrie.***

Le dossier souligne la difficulté qu'a eu le maître d'ouvrage à obtenir des données sur la capacité de la route, située au sommet de la digue protégeant un quartier résidentiel, à supporter un trafic de poids lourd. Il est écrit dans le dossier que : « *le tonnage limite maximal pouvant être supporté par cette route semble être de 25 tonnes* ». L'Ae s'interroge sur l'impact sur la structure et le sous-bassement de la route d'un trafic de camions de capacité de 25 m<sup>3</sup>, soit plus de 35 t compte tenu de la masse à vide du camion. Cette route étant également une digue, l'Ae mesure le risque, à long terme, que pourrait représenter une fragilisation progressive et invisible de la digue, sous l'effet de la circulation, pouvant se traduire *in fine* par sa rupture lors d'une inondation importante. Le maître d'ouvrage ne semble pas avoir considéré ce risque puisqu'il est indiqué, à la page 230 de l'étude d'impact, à propos de la compatibilité avec le SDAGE en ce qui concerne sa disposition 8-05 : « *Améliorer la gestion des ouvrages de protection* » que : « *le projet ne concerne pas*

*cette disposition. La digue-route existante n'est pas touchée par l'aménagement* ». De fait, l'étude de danger jointe au dossier ne mentionne pas le moindre risque la concernant.

***L'Ae recommande de procéder à une évaluation du risque de fragilisation ou de rupture de la digue du fait d'un affaiblissement progressif lié à la circulation des camions d'enlèvement des effluents liquides et des déchets et de proposer les mesures envisagées d'évitement et de réduction du risque.***

#### 2.3.2.5 Effets sur la nature, le patrimoine et le paysage

Les impacts du projet sur la nature et le paysage sont très faibles, compte tenu de l'absence de covisibilité avec des éléments du patrimoine. On notera qu'il est prévu un traitement paysager avec la plantation d'arbres d'essences locales sur la ripisylve<sup>23</sup>.

L'Ae a noté que les aspects archéologiques ont été pris en compte en liaison avec l'architecte des bâtiments de France sur le plan paysager. En revanche, il ne semble pas que le maître d'ouvrage envisage le cas de découverte de vestiges, notamment à l'occasion du terrassement sous-fluvial.

***L'Ae recommande de prendre les mesures nécessaires pour préserver le patrimoine archéologique en cas de découverte de vestiges pendant les travaux.***

### **2.4 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

Le choix du maintien de l'implantation du slipway sur le site actuel est justifié, d'une part, par le besoin d'un équipement de ce type<sup>24</sup>, dans le cadre du Plan Rhône, d'autre part, par sa situation géographique le rendant accessible à tous les bateaux circulant sur le Rhône. Par ailleurs, la création éventuelle d'un nouveau site, sur un autre emplacement, est qualifiée, sans qu'il soit évoqué d'autres hypothèses d'implantation, de plus coûteuse et plus pénalisante pour l'environnement que la mise aux normes de l'existant.

Le dossier présente plusieurs variantes, justifiant par exemple, pour des raisons techniques, mais aussi économiques, le choix de l'externalisation du traitement des effluents liquides au regard d'un traitement sur place, et, pour des raisons de coût d'investissement, le choix d'un mur anti-bruit au regard d'une couverture partielle du plan incliné. On a vu au paragraphe 2.3.2.4 ci-dessus que le premier point dépendait de la capacité de la digue à supporter sans dommages le trafic de poids lourds, son coût notamment devant être revu si le tonnage des camions utilisés doit être réduit. Sur le second point, le calcul fait ne prend pas en compte les économies qu'aurait engendrées, dans la durée, cette solution pour le traitement des effluents<sup>25</sup>, en limitant leur dilution par les eaux pluviales, et donc la quantité à transporter et à traiter, du fait de la couverture partielle du site.

L'Ae note également que les bénéfices de cette option de couverture partielle pourraient être accrus si les craintes de l'Ae concernant les risques d'affaiblissement progressif de la digue qui supporte la route et leurs conséquences (Cf. recommandation plus haut) s'avéraient confirmés.

***L'Ae recommande d'affiner le calcul des coûts des différentes solutions qui permettent de respecter les normes relatives au traitement des effluents et aux émergences sonores.***

### **2.5 Suivi des mesures et de leurs effets**

Le dossier présente un tableau général de suivi des mesures. Au-delà de ces éléments, l'Ae considère que la principale difficulté pour la gestion de ce site réside dans la présence de nombreux intervenants et dans leur capacité à bien prendre en compte chacune des obligations de gestion de l'activité. Le dispositif de démarche environnementale visant à sensibiliser les entreprises est intéressant mais reste limité dans son efficacité. Il mérite d'être complété par la formalisation plus claire des responsabilités respectives des différents intervenants.

<sup>23</sup> Bordure végétale arborée d'un cours d'eau.

<sup>24</sup> Actuellement seul équipement sur le bassin capable de tirer à terre des bateaux de 80 mètres et plus.

<sup>25</sup> Sur la base d'un coût indiqué de 20€ le m<sup>3</sup> d'effluents traités.

Par ailleurs, comme indiqué plus haut un suivi régulier de l'efficacité des mesures anti-bruit est indispensable ainsi que la mise en place de mesures correctives le cas échéant.

***L'Ae recommande de compléter les mesures de suivi par des mesures de bruit dans le cadre d'un dispositif concerté avec les riverains.***

Enfin, le tableau indique comme mesure : « *entretien des équipements et vérification du bon fonctionnement de récupération et traitement des effluents industriels* ». Il conviendra donc de modifier cette mesure de suivi selon le choix réellement fait et éventuellement de prévoir un suivi analytique des effluents envoyés vers le traitement.

***L'Ae recommande de préciser les méthodes de suivi des effluents de la cale de halage, en fonction du choix de traitement effectivement retenu.***

## **2.6 Résumé non technique**

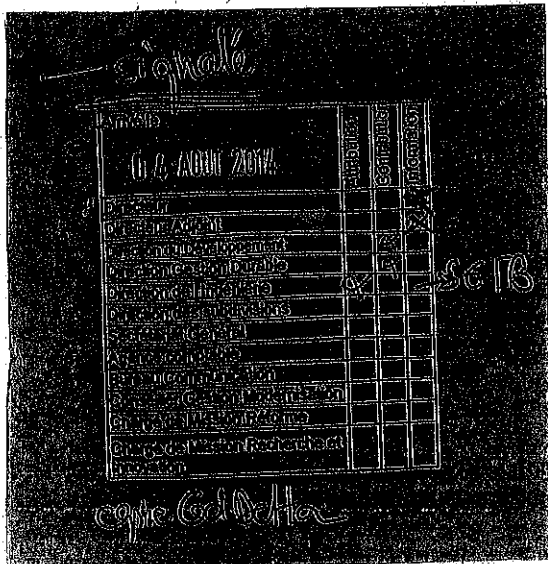
L'Ae considère que le résumé non technique est satisfaisant, à la réserve près de la prise en compte dans ce résumé des observations faites ci-dessus par l'Ae.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***



## **Annexe 2 : Avis des services de l'Etat**





13696 - Martigues Cedex

Référence : SS/BC - D-0379-2014-UT13-Sub-Mart T  
Affaire suivie par : Sandrine SERRES  
N°S3IC : 64-11907 - P2  
sandrine.serres@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 04 42 13 12 67 - Fax : 04 42 13 01 29



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES BOUCHES DU RHONE

S.N.R.S BEAUCAIRE
7 - AOUT 2014
ARRIVÉE 1116

*copie Sandrine Serres* *(ou j'ai dit)*

La Directrice Régionale

à

Voies Navigables de France (VNF)  
Direction Territoriale Rhône Saône

2, rue de la Quarantaine

69321 - LYON Cedex 05 -

Martigues, le 31 juillet 2014

**Objet :** Installations classées pour la protection de l'environnement - Votre dossier de demande d'autorisation en date du 14 mai 2014 concernant une installation d'entretien, de maintenance et de réparation navale dénommée « Slipway » sise 51, route de Barriol sur le territoire de la commune d'ARLES

**Ref :** Votre lettre de demande 14-102 en date du 14 mai 2014.

**P.J. :** Avis des services de la DDTM et de la DREAL Rhône Alpes.

Après étude de votre dossier de demande d'autorisation visé en objet, il ressort que certains éléments ou aspects du projet doivent être complétés ou modifiés, notamment après le retour des avis des services de la DDTM et de la DREAL Rhône Alpes (en charge de la police de l'eau) joints au présent courrier.

Votre dossier devra être complété sur les points suivants dans les meilleurs délais :

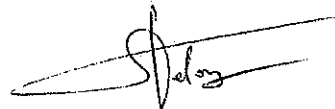
- Fournir un plan parcellaire permettant de visualiser précisément l'ensemble des parcelles concernées par le projet (Slipway, poste d'attente, voirie à créer, etc ...). Si le projet est en partie situé sur l'emprise des Chantiers Barriol, l'autorisation du propriétaire sera requise,
- Fournir un plan de situation à l'échelle 1/25 000 ou 1/50 000, tel que défini à l'article R512-6 1 du code de l'environnement,
- Fournir un plan des abords de l'installation au 1/2 500 au minimum, avec le rayon de 100 m, tel que défini à l'article R512-6 2 du code de l'environnement,
- Fournir un plan au 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que, jusqu'à 35 m au moins de celle-ci, l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que le tracé de tous les réseaux enterrés existants,
- Afin que le projet soit conforme avec le PPRI en cours d'élaboration, l'étude d'impact devra être complétée pour traiter précisément de la question des impacts générés par le projet pour assurer la protection des biens et des personnes, ainsi que la non aggravation du risque inondation,
- La localisation précise du mur anti bruit devra être fournie,
- Il conviendra de modifier l'étude d'impact sur la crue de référence qui n'est pas la crue de 2003 mais le débit de la crue de 1856 (12 500 m<sup>3</sup>/s),

Adresse postale du siège :  
DREAL PACA  
16, rue Antoine Zattara  
CS 70248  
13331 MARSEILLE cedex 03

- Concernant le remblai qui supporte une cuve et un bassin de rétention, une analyse de la tenue de ce remblai doit être réalisée afin d'assurer sa stabilité tant en crue qu'en décrue,
- Concernant l'évaluation des incidences NATURA 2000, en phase travaux notamment, des précisions devront être apportées sur l'absence d'incidences ou de perturbations (turbidité engendrée et pollution éventuelle) sur les cycles biologiques de la lamproie marine, de la lamproie fluviatile et de l'alose feinte, notamment en période de migration de ces espèces aquatiques (migration catadrome et anadrome),
- Le dossier présente des aménagements paysagers sur un site contenant une plante invasive en expansion (le faux-indigo). L'exploitant devra indiquer les mesures de suppression et d'évitement de la propagation qu'il envisage de mettre en place,
- Il est nécessaire d'expliquer dans le dossier, pourquoi les eaux usées ne sont pas envoyées vers le système d'assainissement de la commune d'Arles et le rejet de la fosse septique du site devra être décrit et caractérisé,
- Les analyses réalisées sur les sédiments ne permettent pas de conclure sur la qualité des sédiments à draguer et sur leur possible remise au Rhône. La qualité des sédiments au droit du Slipway doit être établie à partir d'un nouveau plan d'échantillonnage (soumis préalablement à la validation du service police de l'eau) représentatif du massif sédimentaire à draguer et de nouvelles analyses réalisées sur site, conformément aux recommandations de bassin de septembre 2013. Au regard des résultats d'analyse, l'étude d'impact doit étudier et conclure sur la faisabilité de la remise au cours d'eau des sédiments. Le devenir des sédiments extraits devra être défini en fonction des résultats de ces nouvelles analyses et être compatible avec la disposition 6A-10 du SDAGE qui impose la remise au cours d'eau des matériaux de curage lorsque leur qualité leur permet.

Les compléments demandés aux alinéas 2, 3 et 4 conditionnement la recevabilité du dossier qui sera proposée au Préfet dès réceptions de ces documents.

Pour la Directrice et par délégation  
L'Adjoint au Chef de l'U.T. 13



Jean-Philippe PELOUX





## PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Direction départementale  
des Territoires et de la Mer  
Service territorial d'Arles

Marseille, le 11 mai 2014

Le Directeur  
à  
DREAL PACA / UT13  
Subdivision de Martigues  
Route de la Vierge  
CS1  
13 696 Martigues Cedex

Références : votre courrier du 26 juin 2014  
Affaire suivie par : Jean-Yves BEGUIER  
Tél. : 04 90 18 39 55  
Courriel : jean-yves.beguiier@bouches-du-  
rhone.gouv.fr

Objet : VNF-slipway d'Arles

Vous m'avez saisi, par courrier du 26 juin 2014, sur le dossier ICPE du projet d'extension du slipway d'Arles, présenté par Voies Navigables de France (VNF) pour recueillir mes observations sur la recevabilité de la demande d'autorisation. En réponse à cette demande, j'ai l'honneur de vous communiquer ci-après ces observations.

Le projet se situe en zone R2 du PPRi anticipé d'Arles, opposable depuis le 22 février 2012, qui interdit la construction, la reconstruction ou l'extension des ICPE et, par voie de conséquence, l'implantation de ce projet. Toutefois la DDTM13 a élaboré le projet de PPRi qui a vocation à remplacer le document aujourd'hui opposable et qui rend possible l'implantation des ICPE dans cette zone.

Le projet de PPRi Arles fait actuellement l'objet d'une enquête publique, depuis le 18 juin 2014, jusqu'au 21 juillet 2014. A l'issue de cette enquête et après rapport du commissaire enquêteur (septembre 2014), la procédure devrait permettre d'approuver le PPRi d'Arles avant la fin de l'année 2014. L'aménagement présenté n'est pas incompatible avec le projet de règlement soumis à l'enquête publique. Toutefois, il est nécessaire que l'étude d'impact traite précisément de la question des impacts générés par le projet et qu'elle permette d'assurer la protection des biens et des personnes, ainsi que la non aggravation du risque inondation.

A ce titre, les précisions/modifications suivantes doivent être fournies dans l'étude d'impact :

- bien que le paragraphe 1.4.6.1. traite du non impact hydraulique du mur anti-bruit, sa localisation précise n'est pas fournie. Ce point doit être précisé.
- bien que cela soit dit dans l'étude d'impact, la crue de référence n'est pas la crue de 2003. Elle est en effet définie par le débit de la crue de 1 856 (12 500 m<sup>3</sup>/s), modélisée dans les conditions actuelles d'écoulement.
- le projet comprend l'implantation d'une cuve et d'un bassin de rétention sur un remblai positionné à la confluence entre le Rhône et le canal d'Arles à Bouc. Cette zone étant soumise à de forts écoulements en cas

de crue, une analyse de la tenue du remblai doit être réalisée afin d'assurer sa stabilité, tant en crue qu'en décrue.

D'autre part, ce projet a fait l'objet d'une modification n°10, engagée par la ville d'Arles, avec la création d'un sous zonage spécifique UE11 qui permet l'implantation du projet.

Enfin, dans le cadre de la révision du plan de sauvegarde et de mise en valeur engagé avec la ville d'Arles, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a donné un avis favorable à ce projet avec quelques prescriptions d'insertions paysagères. Cet avis devra être complété par un avis de la DRAC PACA.

Concernant l'évaluation des incidences Natura 2000, l'extension de la cale de halage et la mise aux normes du slipway d'Arles, nécessite le complément d'information suivant :

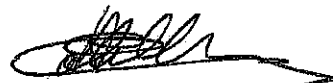
- D'une part, dans le cadre des travaux immergés (extension de la cale de halage et rénovation du poste d'attente), le pétitionnaire prévoit un isolement des ouvrages à réaliser dans le lit du Rhône par un rideau de palplanches et le pompage des eaux dans l'enceinte créée pour leur réalisation à sec. Ce dispositif est complété par la mise en place d'un barrage muni d'une membrane géotextile autour de la zone pour bloquer les matières en suspension. Ces mesures sont liées à la remise en suspension des sédiments (composés ici à 75 % d'argiles et de limons fins) qui est dérangeante pour les espèces piscicoles (augmentation de la turbidité, risque de pollution par les MBS des milieux naturels). Afin de garantir les opérations de montage et de démontage du rideau de palplanches et du barrage avec géotextile, nous invitons le pétitionnaire à apporter les précisions nécessaires à l'absence d'incidences ou de perturbations (turbidité engendrée et pollutions éventuelles) sur les cycles biologiques de la lamproie marine, de la lamproie fluviatile et de l'aloce feinte, notamment en période de migration de ces espèces aquatiques (migration catadrome et anadrome) ;

- D'autre part, le dossier présente des aménagements paysagers sur un site contenant une plante invasive en expansion, le faux-indigo (amorpha). Le pétitionnaire indiquera les mesures de suppression et d'évitement de la propagation qu'il envisage de mettre en place.

Outre ces compléments attendus, il est à noter, en termes de présentation, qu'il aurait été souhaitable que les données constitutives de l'étude de l'évaluation des incidences Natura 2000 ne soient pas dispersées dans le dossier ICPE. Ces données nécessaires au processus d'évaluation auraient dû être rassemblées dans un chapitre ou un dossier spécifique pour répondre au formalisme requis dans les Bouches-du-Rhône.

Mes services, notamment le Service Urbanisme qui instruit le permis de construire et le Service Territorial d'Arles, restent à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.

**La Directrice Départementale Adjointe  
des Territoires et de la Mer**



**Anne-Cécile COTILLON**

Copie ; DDTM13/SU



PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Rhône-Alpes

Unité territoriale Rhône-Saône

Villeurbanne, le

24 JUL. 2014

Affaire suivie par : Hélène PRUDHOMME  
Cellule Police de l'eau – Antenne Grand Delta  
Tél. : 04 90 97 97 26  
Télécopie : 04 72 44 12 57  
Courriel : helene@developpement-durable.gouv.fr  
N° d'enregistrement : UTRS-CPE-14-1201-HP

Le chef de l'unité territoriale Rhône-Saône  
DREAL Rhône-alpes

au

Chef de l'unité territoriale des Bouches-du-Rhône  
DREAL PACA  
Subdivision de Martigues  
Route de la Vierge  
CS1  
13696 MARTIGUES cedex

A l'attention de Sandrine SERRES

**OBJET :** *Avis au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques sur la demande d'autorisation ICPE pour l'extension et la mise aux normes du Slipway d'ARLES (13) présentée par VNF*

Par courriel du 4 juin 2014, vous avez consulté mon service au titre de la recevabilité du dossier déposé par Voies Navigables de France (VNF) pour la régularisation et l'extension de la cale de halage d'Arles (Slipway) au titre de la procédure ICPE.

**1. La consultation du service police de l'eau s'inscrit dans le cadre de la procédure ICPE du slipway.**

Le Slipway étant une ICPE, il n'est pas soumis aux procédures loi sur l'eau (article L.214-1 du Code de l'environnement). Néanmoins, en application de l'article L.214-7 du Code de l'environnement, toute ICPE doit en particulier respecter les dispositions de l'article L.211-1 en garantissant une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et être compatible avec le SDAGE. Ce présent avis s'appuie donc sur le respect de ces deux objectifs.

Cette consultation s'inscrit dans la continuité du précédent avis émis en date du 10 décembre 2013, dans lequel nous soulignons la nécessité de compléter le dossier, et notamment l'analyse des incidences de l'installation sur les eaux souterraines et superficielles.

**2. Le dossier doit être complété sur la gestion des sédiments et sur le suivi du milieu récepteur**

Par rapport à la version précédente, le dossier a été complété sur la présentation du projet, sur la compatibilité avec la SDAGE et sur certains aspects de l'état initial et de l'évaluation des incidences (en phases travaux et exploitation).

Néanmoins, le volet relatif à la qualité et la gestion des sédiments doit être précisé, et des mesures de suivi du milieu aquatique pendant les travaux et en phase d'exploitation doivent être envisagées.

De même, il n'est pas expliqué dans le document pourquoi les eaux usées ne sont pas envoyées vers le système d'assainissement de la commune d'Arles et le rejet de la fosse septique du site n'est ni décrit, ni caractérisé.

### **3. Les analyses réalisées sur les sédiments ne permettent pas de conclure sur la qualité des sédiments à draguer et sur leur possible remise au Rhône**

Selon les éléments présentés dans le dossier, VNF prévoit de réaliser des opérations de dragage en lit mineur pour l'extension de la cale de halage et pour la réalisation d'un poste d'attente. Le pétitionnaire s'appuie sur les analyses sédimentaires réalisées le 23 août 2012, dont les résultats sont présentés au chapitre 3.2.7.2, pour qualifier l'état du milieu et pour conclure que les sédiments dragués ne présentent pas une qualité suffisante pour une remise au Rhône et seront donc traités en tant que déchets.

Cependant, dans le dossier, la zone de dragage n'est pas décrite avec précision (plan, épaisseur de la couche de sédiments...). De même, les analyses ont été effectuées sur 9 prélèvements de sédiments au Rhône, plus ou moins éloignés de la zone de dragage. Cette situation ne permet ni de caractériser avec précision la qualité des sédiments au droit du slipway ni de conclure précisément sur la gestion adaptée des sédiments.

En outre, il est constaté que sur les échantillons utilisés, aucun ne dépasse le seuil de 0,060 mg/kg pour les PCB, spécifique au bassin versant Rhône-Méditerranée, et un seul paramètre (plomb) sur un seul échantillon, dépasse le seuil S1 fixé par l'arrêté du 9 août 2006.

La qualité des sédiments au droit du slipway doit donc être établie à partir d'un nouveau plan d'échantillonnage représentatif du massif sédimentaire à draguer et de nouvelles analyses réalisées sur site, conformément aux recommandations de bassin de septembre 2013. Au regard des résultats d'analyse, l'étude d'impact doit étudier et conclure sur la faisabilité de la remise au cours d'eau des sédiments. Le devenir des sédiments extraits devra être défini en fonction des résultats de ces nouvelles analyses, et être compatible avec la disposition 6A-10 du SDAGE, qui impose la remise au cours d'eau des matériaux de curage lorsque leur qualité le permet.

Le plan d'échantillonnage sera soumis préalablement à la validation du service police de l'eau. Les analyses devront porter sur l'ensemble des paramètres indiqués au chapitre 5 de l'arrêté du 30/05/2008 et faire référence aux seuils du tableau IV de l'arrêté du 9 août 2006.

Dans l'hypothèse où les résultats des analyses confirment l'impossibilité de restitution au Rhône des sédiments dragués, VNF devra déterminer si une gestion à terre des matériaux est envisagée, la destination précise des matériaux extraits et les éventuelles filières de traitement envisagées. VNF doit préciser les mesures prises pour respecter les prescriptions des différentes filières, notamment en fonction de la filière choisie :

- les analyses de l'annexe II de l'arrêté du 6 juillet 2011 pour l'acceptation des sédiments en installation de transit, concassage, criblage, broyage de déchets inertes
- l'analyse des critères de dangerosité (H4, H5, H6, H7, H8, H10, H11 et H14 de l'annexe I de l'article R.541-8 du Code de l'environnement) pour l'acceptation des sédiments en installation de transit, regroupement de déchets non dangereux
- dans le cas d'un stockage en ISDI, des analyses conformément à l'annexe II de l'arrêté du 28 octobre 2010.

Il est proposé que VNF applique les recommandations du cadre régional « Gestion à terre des sédiments de dragage de cours d'eau et retenues de barrage »- version avril 2014 établi par le CEREMA Centre-Est.

**4. Un suivi de la qualité du milieu récepteur doit être mis en place pendant les travaux et en phase d'exploitation du slipway**

Le dossier ne décrit pas explicitement les mesures de suivi du milieu récepteur qui seront mis en place.

En phase travaux :

Les travaux réalisés dans le lit mineur provoqueront la mise en suspension de particules fines. Un suivi journalier devra être mis en place à l'amont et l'aval du chantier sur les paramètres température, oxygène dissous et turbidité. La fréquence du chantier sera adaptée aux résultats des analyses. De même, la fréquence des analyses pourra être adaptée après plusieurs semaines, suivant ces résultats.

Le même type de prescription pourra être formulé au droit du rejet des sédiments si les nouvelles analyses concluent à la remise au Rhône des sédiments.

En phase d'exploitation :

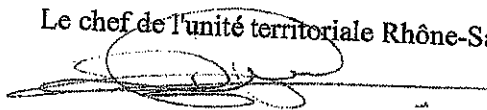
En complément des mesures en phase chantier, VNF devra réaliser une mesure par an de la qualité des eaux du milieu récepteur. Ce suivi devra confirmer que le système de collecte des eaux industrielles polluées et des eaux pluviales de ruissellements sur les différentes zones ne génèrent pas de pollution du milieu récepteur. Ces mesures pourront être réalisées sur une période de 5 ans à compter de la notification de l'arrêté d'autorisation ICPE. Les mesures seront effectuées en amont et en aval du slipway. Le programme de mesures proposées par VNF (paramètres analysés, emplacement des points de mesures,...) sera validé par le service police de l'eau.

En cas de dégradation avérée de la qualité du milieu récepteur au bout de 5 ans due au fonctionnement du slipway, VNF devra mettre en place une solution technique adaptée pour faire cesser la pollution.

Dans l'hypothèse d'une remise au cours d'eau des sédiments dragués, les volumes extraits et leur bonne reprise par le fleuve, devront être justifiés par relevés bathymétriques avant et après travaux.

En dernier lieu, les dragages d'entretien éventuellement nécessaires et leur périodicité ne sont pas abordées dans le dossier. Dans l'hypothèse où ces opérations seront nécessaires, VNF devra déposer au guichet unique de l'eau, avant leur réalisation, un dossier loi sur l'eau.

Le chef de l'unité territoriale Rhône-Saône



Jean-Yves DUREL

Copies : - VNF, direction territoriale Rhône-Saône  
- VNF, subdivision de Beaucaire

## **Annexe 3 : Récépissé de la demande de permis de construire**







# ARLES

MAIRIE ARLES 13617 ARLES CEDEX

DIRECTION DE L'URBANISME  
SERVICE GESTION DU TERRITOIRE  
5 rue du cloître (1er étage)  
13617 Arles Cedex  
Tél. 04 90 49 36 33 / Fax. 04 90 49 38 40

## Permis de Construire - RECEPISSE DE DEPOT

Dossier numéro	13 004 PC14R0082 déposé le 30/04/2014
par	VOIE NAVIGABLES DE FRANCE
demeurant à	1 Quai de la gare maritime - subdivision du grand delta 13200 - Arles
représenté par	FAUDOT JEAN PAUL
sur le terrain	51 CHE DE BARRIOL - VC25 13200 - Arles

Dossier suivi par -

Madame, Monsieur,

Vous avez déposé ce jour une demande de Permis de Construire. Le délai d'instruction de votre dossier est de 3 mois. En l'absence de courrier de la part de l'administration dans ce délai, vous bénéficierez d'un Permis de Construire tacite(1).

\* Toutefois, dans le mois qui suit le dépôt de votre dossier, l'administration peut vous écrire :

- soit pour vous avertir qu'un autre délai est applicable, lorsque le code de l'urbanisme l'a prévu pour permettre les consultations nécessaires (si votre projet nécessite la consultation d'autres services ...)
- soit pour vous indiquer qu'il manque une ou plusieurs pièces à votre dossier,
- soit pour vous informer que votre projet correspond à un des cas où un accord tacite n'est pas possible.

\* Si vous recevez une telle lettre avant la fin du premier mois, celle-ci remplacera le premier récépissé.

\* Si vous n'avez rien reçu à la fin du premier mois suivant le dépôt, le délai de 3 mois ne pourra être modifié. Si aucun courrier de l'administration ne vous est parvenu à l'issue de ce délai de 3 mois, vous pourrez commencer les travaux (2) après avoir :

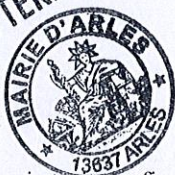
- adresser au maire, en 3 exemplaires, une déclaration d'ouverture de chantier (vous trouverez un modèle de déclaration CERFA n° 13406\* 02 à la mairie ou sur le site internet urbanisme du gouvernement)
- afficher sur le terrain ce récépissé sur lequel la mairie a mis son cachet pour attester la date de dépôt ;
- installer sur le terrain, pendant toute la durée du chantier, un panneau visible de la voie publique décrivant le projet (vous trouverez le modèle de panneau à la mairie, sur le site internet urbanisme du gouvernement, ainsi que dans la plupart des magasins de matériaux).

\* ATTENTION : le permis n'est définitif qu'en l'absence de recours ou de retrait :

- dans un délai de 2 mois à compter de l'affichage sur le terrain, sa légalité peut être contestée par un tiers. Dans ce cas l'auteur du recours est tenu de vous en informer au plus tard quinze jours après le dépôt du recours.
- dans un délai de 3 mois après la date de Permis de Construire, l'autorité compétente peut le retirer, si elle l'estime illégal. Elle est tenue de vous en informer préalablement et de vous permettre de répondre à ses observations.

Le projet ayant fait l'objet de la demande de Permis de Construire dont les références sont indiquées dans le cadre ci-dessus déposé à la mairie le 30/04/2014 fera l'objet d'un permis tacite (1) à défaut de réponse de l'administration 3 mois après cette date. Les travaux (2) pourront alors être exécutés après affichage sur le terrain du présent récépissé et d'un panneau décrivant le projet conforme au modèle réglementaire.

**DIRECTION DE L'AMENAGEMENT  
DU TERRITOIRE**



Arles, le 30/04/2014

Cachet de la mairie et signature du receveur

(1) Permis tacite : afin de vous éviter d'être en infraction, il vous est recommandé, dans le cas d'un permis tacite, de vous assurer auprès de l'administration de la légalité dudit permis avant tout commencement de travaux. Sur simple demande de votre part, le maire pourra alors vous délivrer une attestation certifiant qu'aucune décision de refus n'a été prise à votre insu. En effet, si le permis tacite était irrégulier, il serait retiré et les tribunaux pourraient vous astreindre à remettre les lieux en leur état initial.

(2) Certains travaux ne peuvent pas être commencés dès la délivrance de Permis de Construire et doivent être différés : c'est le cas des travaux situés dans un site classé. Vous pouvez vérifier auprès de la mairie que votre projet ne rentre pas dans ce cas

#### INFORMATIONS A LIRE ATTENTIVEMENT:

##### DELAIS ET VOIES DE RECOURS :

Le permis tacite peut faire l'objet d'un recours gracieux ou d'un recours contentieux dans un délai de deux mois à compter du premier jour d'une période continue de deux mois d'affichage sur le terrain d'un panneau décrivant le projet et visible de la voie publique (art R 600-2 du code de l'urbanisme)

L'auteur du recours est tenu, à peine d'irrecevabilité, de notifier copie de celui-ci à l'auteur de la décision et au titulaire de l'autorisation (art R 600-1 du code de l'urbanisme)

**DUREE DE VALIDITE DU PERMIS :** conformément à l'article R.424-17 du code de l'urbanisme et en application du décret n°2008-1353 du 19 décembre 2008, l'autorisation est périmée si les travaux ne sont pas entrepris dans le délai de trois ans à compter de sa notification au(x) bénéficiaire(s). IL en est de même si, passé ce délai, les travaux sont interrompus pendant un délai supérieur à une année. En cas de recours le délai de validité du permis est suspendu jusqu'au prononcé d'une décision juridictionnelle irrévocable. L'autorisation peut être prorogée par périodes d'une année si les prescriptions d'urbanisme, les servitudes d'urbanisme de tous ordres et le régime des taxes et participations n'ont pas évolué. Vous pouvez présenter une demande de prorogation sur papier libre, accompagnée de l'autorisation pour laquelle vous demandez la prorogation, au moins deux mois avant l'expiration du délai de validité.

L'autorisation est délivrée sous réserve du **DROIT DES TIERS** : elle a pour objet de vérifier la conformité du projet aux règles et servitudes d'urbanisme. Elle n'a pas pour objet de vérifier que le projet respecte les autres réglementations et les règles de droit privé. Toute personne s'estimant lésée par la méconnaissance du droit de propriété ou d'autres dispositions de droit privé peut donc faire valoir ses droits en saisissant les tribunaux civils, même si l'autorisation respecte les règles d'urbanisme.

Les obligations du (ou des) bénéficiaire(s) de l'autorisation : il doit souscrire l'assurance de dommages prévue par l'article L242-1 du code des assurances.

# **Annexe 4 : Arrêté préfectoral d'autorisation de l'entreprise VALORTEC**



**PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE**

Préfecture

Marseille, le

**03 FEV. 2011**

Direction des Collectivités Locales et du  
Développement Durable

Bureau des Installations Classées pour  
La Protection de l'Environnement

Dossier suivi par : Patrick BARTOLINI  
Patrick.bartolini@bouches-du-rhone.gouv.fr  
Tél. : 04.91.15.63.89  
Dossier -2011 PC-22

**Arrêté portant prescriptions complémentaires  
concernant la société ORTEC INDUSTRIE  
pour son exploitation de ROGNAC**

**LE PREFET DE LA REGION PROVENCE, ALPES, COTE D'AZUR  
PREFET DES BOUCHES DU RHONE  
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR  
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE**

**Vu** le code de l'environnement et notamment ses articles L.512-31 et L.511-1,

**Vu** les actes en date des 15 février 1996 et 12 janvier 2004, antérieurement délivrés à ORTEC INDUSTRIE pour l'établissement qu'il exploite sur le territoire de la commune de Rognac,

**Vu** l'arrêté préfectoral 352-2009 PC du 8 mars 2010 portant sur les rejets de substances dangereuses dans le milieu aquatique applicables à la société ORTEC INDUSTRIE pour son établissement de Rognac.

**Vu** la demande présentée le 1<sup>er</sup> avril 2010 par ORTEC INDUSTRIE dont le siège social est situé Parc de Pichauray – 550 rue Pierre Berthier – BP 348000 – 13799 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 3 en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter une plate-forme de transit et de prétraitement de déchets dangereux pour l'environnement VALORTEC et une installation de lavage haute pression d'ORTEC INDUSTRIE sur le territoire de la commune de Rognac à l'adresse Montée des pins CD20g – 13340 ROGNAC

**Vu** le rapport établi par l'inspecteur des installations classées le 19 novembre 2010,

**Vu** l'avis du CODERST en date du 16 décembre 2010 ;

**CONSIDERANT** les activités actuellement exercées sur le site et les modifications projetées par l'exploitant,

**Considérant** qu'en vertu de l'article L.512-31 du code de l'environnement le représentant de l'Etat peut fixer des prescriptions additionnelles nécessaires à la protection des intérêts de l'article L.511-1 du code de l'environnement ;

**Sur proposition** de Monsieur le Secrétaire Général de la préfecture ;

## ARRETE

### TITRE 1 - PORTEE DE L'AUTORISATION ET CONDITIONS GENERALES

#### CHAPITRE 1.1 BENEFICIAIRE ET PORTEE DE L'AUTORISATION

##### ARTICLE 1.1.1. EXPLOITANT TITULAIRE DE L'AUTORISATION

La société ORTEC INDUSTRIE dont le siège social est situé à Parc de Pichaury – 550 rue Pierre Berthier – BP 348000 – 13799 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 3 est autorisée, sous réserve du respect des prescriptions annexées au présent arrêté, à exploiter sur le territoire de la commune de Rognac, au CD20g Montée des pins – 13340 ROGNAC, les installations détaillées dans les articles suivants.

##### ARTICLE 1.1.2. MODIFICATIONS ET COMPLEMENTS APPORTES AUX PRESCRIPTIONS DES ACTES ANTERIEURS

L'ensemble des prescriptions de l'arrêté préfectoral N°105-1994-A du 15 février 1996 sont supprimées.

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral N°2003-406/176-2002-A du 12 janvier 2004 sont modifiées et remplacées par les prescriptions du présent arrêté à compter de sa notification ou dans les délais spécifiques prévus et détaillés dans les articles ci-après.

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral complémentaire N°352-2009 PC du 8 mars 2010 portant sur les rejets de substances dangereuses dans les milieux aquatiques restent pleinement applicables.

##### ARTICLE 1.1.3. INSTALLATIONS NON VISEES PAR LA NOMENCLATURE OU SOUMISES A DECLARATION

Les prescriptions du présent arrêté s'appliquent également aux autres installations ou équipements exploités dans l'établissement, qui, mentionnés ou non dans la nomenclature, sont de nature par leur proximité ou leur connexité avec une installation soumise à autorisation à modifier les dangers ou inconvénients de cette installation.

Les dispositions des arrêtés ministériels existants relatifs aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sont applicables aux installations classées soumises à déclaration incluses dans l'établissement dès lors que ces installations ne sont pas régies par le présent arrêté préfectoral d'autorisation.

##### ARTICLE 1.1.4. AGREMENT DES INSTALLATIONS

L'autorisation préfectorale vaut agrément dans la limite ci-dessous :

NATURE DU DECHET	PROVENANCE INTERNE/EXTERNE	QUANTITE MAXIMALE ADMISE	CONDITIONS DE VALORISATION
Huiles usagées	interne et externe	Zone VALORTEC 1000 t/an	Intégration au procédé de prétraitement des hydrocarbures pour l'élaboration du combustible de substitution

## CHAPITRE 1.2 NATURE DES INSTALLATIONS

### ARTICLE 1.2.1. LISTE DES INSTALLATIONS CONCERNEES PAR UNE RUBRIQUE DE LA NOMENCLATURE DES INSTALLATIONS CLASSEES

#### Zone dite « AGENCE de Rognac »

Rubrique	Alinéa	AS,A ,D,N C	Libellé de la rubrique (activité)	Nature de l'installation	Critère de classement	de	Seuil du critère	Volume autorisé
1432	2	NC	Liquides inflammables Stockage de liquides inflammables visés à la rubrique 1430	3 Cuves à fuel 1,5 m <sup>3</sup> Dégraissant conditionnés	Capacité équivalente totale		10 m <sup>3</sup>	0,98 m <sup>3</sup>
2795	1	A	Installation de lavage de fûts, conteneurs et citerne	Lavage de pièces, échangeurs	Quantité d'eau mise en œuvre		20 m <sup>3</sup> /j	100 m <sup>3</sup> /j
2910	A	NC	Combustion,	Chaudière fioul de réchauffage vapeur des faisceaux avant nettoyage HP	Puissance thermique maximale		2MW	750 kW
2920	2B	A	Réfrigération ou compression (installations de) fonctionnant à des pressions effectives supérieures à 105 Pa	Pompes Haute Pression utilisée pour la compression d'eau	Puissance absorbée		500 kW	1 MW
2930	1	NC	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie	Bâtiment avec atelier de réparation et entretien de véhicules et chaudronnerie	Surface de l'atelier		2000 m <sup>2</sup>	1330 m <sup>2</sup>

#### Zone VALORTEC

Rubrique	Alinéa	AS,A ,D,N C	Libellé de la rubrique (activité)	Nature de l'installation	Critère de classement	de	Seuil du critère	Volume autorisé
1172	-	NC	Dangereux pour l'environnement (A), très toxiques pour les organismes aquatiques (stockage et emploi de substances ou préparations)	1,05 t de briseur d'émulsion 0,022 t xylènes et alcool gras éthoxylé	Quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation		20 t	< 2 t
1431	-	A	Liquides inflammables Fabrication industrielle de, dont traitement de pétrole et de ses dérivés, désulfuration)	Elaboration de combustibles de substitution	Elaboration de combustibles de substitution	de	-	-
1432	2a	A	Liquides inflammables Stockage de liquides inflammables visés à la rubrique 1430	Hydrocarbures : 410 m <sup>3</sup> Solvants et hydrocarbures : 2x30 m <sup>3</sup> enterrés ; Conteneurs navettes 20 m <sup>3</sup> (atelier DTQD) ; Fioul (groupe électrogène) : 1.2 m <sup>3</sup> Dégoudronnant (classe C) : 0,18 m <sup>3</sup>	Capacité équivalente totale		100 m <sup>3</sup>	490 m <sup>3</sup>

1433	A.a	A	Liquides inflammables (installations de mélange ou d'emploi de)	Capacité de mélange à froid Solvants 30 m <sup>3</sup> enterré Hydrocarbures fluxant : 30 m <sup>3</sup> enterré Conteneurs navette de 20 m <sup>3</sup> Fosse R203 90 m <sup>3</sup> Fosse R100 50 m <sup>3</sup>	Quantité totale équivalente	50 t	111 t
	B.a	A		Capacité de mélange à chaud Fosse R203 90 m <sup>3</sup> 5 cuves de 30 m <sup>3</sup> 3 cuves de 50 m <sup>3</sup> 1 cuve de 60 m <sup>3</sup>		10 t	400 t
1434	2	A	Liquides inflammables (Installation de remplissage ou de distribution à l'exception des stations-service visées à la rubrique 1435)	Poste de chargement / déchargement de solvants Poste de chargement d'hydrocarbures liquides	Postes de chargement / déchargement	-	-
1611	-	NC	Acide chlorhydrique à plus de 20 % en poids d'acide, acide formique à plus de 50 % en poids d'acide, acide nitrique à plus de 20 % mais à moins de 70 % en poids d'acide, acide phosphorique à plus de 10%, acide sulfurique à plus de 25 % en poids d'acide, anhydride phosphorique, anhydride acétique (emploi ou stockage de).	Traitement des eaux : Stockage d'acide phosphorique 80% environ 0,33 t) Stockage d'acide sulfurique 96% environ 1,85 t)	Quantité susceptible d'être présente dans l'installation	50 t	2,2 t
1630	-	NC	Soude ou potasse caustique (fabrication industrielle, emploi ou stockage de lessives de)	Traitement des eaux : Stockage de lessive de soude 35%	Quantité totale présente dans l'installation	100 t	1,2 t
1715	2	D	Substances radioactives (préparation, fabrication, transformation, conditionnement, utilisation, dépôt, entreposage ou stockage de) sous forme de sources radioactives scellées ou non scellées...	Appareil analytique (CPG) comportant une source radioactive scellée (nickel-63).	Valeur de Q	1	5,55.
2260	2.b	D	Broyage, concassage, criblage, déchiquetage,	Broyage, mélange, malaxage de déchets dangereux	Puissance installée	100 kW	110 kW
2711	-	NC	Transit, regroupement, tri, désassemblage, remise en état d'équipements électriques et électroniques mis au rebut	Le volume entreposé est inférieur à 200 m <sup>3</sup>	Volume entreposé	200 m <sup>3</sup>	30 m <sup>3</sup>
2717	2	A	Installation de transit, regroupement ou tri de déchets contenant des substances dangereuses ou préparations dangereuses	Transit d'amiante liée : 30 t Huiles usagées : 90 t Regroupement de matériaux contaminés notamment en PCB : 50 t Regroupement de solvants : 60 t.	Quantité des substances dangereuses ou préparations dangereuses susceptibles d'être présente dans l'installation	-	230 t



2718	1	A	Installation de transit, regroupement ou tri de déchets dangereux ou de déchets contenant les substances dangereuses ou préparations dangereuses	Transit et regroupement de DTQD : Atelier 100 t Zone entreposage 200 t	Quantité de déchets susceptible d'être présente dans l'installation	1 t	200 t
2790	1.b	A	Installation de traitement de déchets dangereux ou de déchets contenant des substances dangereuses ou préparations dangereuses	Prétraitement pour séparation de phases liquides et boues hydrocarburées Stockage de 750 t,	Quantité de déchets susceptible d'être présente dans l'installation	10000 t	750 t
		A		Broyage de matériaux et emballages souillés Réception : 30 t Benne broyats : 25 t		-	55 t
	2	A		Atelier eaux chargées 120 t.  Atelier de prétraitement des eaux 360 t		-	480 t
2795	1	A	Installation de lavage de fûts, conteneurs et citerne	Zone de lavage de camions hydrocureurs et bennes	Quantité d'eau mise en œuvre	20 m³/j	20 m³/j
2910	A	NC	Combustion,	Chaudière gaz naturel de 750 kW. (chauffage du fluide caloporteur) Groupe électrogène au fioul de 500 kW.	Puissance thermique maximale	2 MW	1,25 MW
2915	1.a	A	Chauffage (procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles :	Fluide caloporteur de synthèse chauffé à une température supérieure à son point d'éclair	quantité totale de fluides présente dans l'installation	1000 l	6200 l
2920	2.b	A	Réfrigération ou compression (installations de) fonctionnant à des pressions effectives supérieures à 105 Pa	Compresseur d'air 11 kW.  Groupe froid 35 kW (fluide : R407C pour l'unité biologique sur lit fixé)	Puissance absorbée	500 kW	46 kW
2930	1	NC	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie	Hangar atelier de réparation de véhicules et engins à moteur et de maintenance	Surface de l'atelier	2000 m²	160 m²

A (Autorisation) ou AS (Autorisation avec Servitudes d'utilité publique) ou D (Déclaration) ou NC (Non Classé)

Le décret n°2010-369 du 13 avril 2010 a modifié la nomenclature des installations classées en supprimant notamment la rubrique 167 et en créant de nouvelles rubriques se substituant aux rubriques supprimées. Le site ORTEC INDUSTRIE de Rognac est autorisé par l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2004 notamment pour la rubrique 167-C. En application de l'article L.513-1 du Code de l'Environnement, les installations mentionnées dans le présent arrêté peuvent continuer à fonctionner et sont autorisées au bénéfice de l'antériorité.

## ARTICLE 1.2.2. SITUATION DE L'ETABLISSEMENT

Les installations autorisées sont situées sur les communes, parcelles et lieux-dits suivants :

Communes	Parcelles	Lieux-dits
Rognac	<b>Zone VALORTEC</b> : 9, 10, 64, 77, 78 section cadastrale BW  <b>Zone AGENCE</b> : 5, 6, 7 section cadastrale BW	Quartier des Gabelles

Les installations citées à l'Article 1.2.1. ci-dessus sont reportées avec leurs références sur le plan de situation de l'établissement annexé au présent arrêté.

## ARTICLE 1.2.3. AUTRES LIMITES DE L'AUTORISATION

La surface occupée par les installations, voies, aires de circulation, et plus généralement, la surface concernée par les travaux de réhabilitation à la fin d'exploitation reste inférieure à 35000 m<sup>2</sup>.

## ARTICLE 1.2.4. CONSISTANCE DES INSTALLATIONS AUTORISEES

Le site comprenant l'ensemble des installations classées et connexes, est organisé en deux zones autonomes de la façon suivante :

### Article 1.2.4.1. Zone dite « AGENCE de Rognac »

Sur la zone AGENCE sont exercées des activités de curage, nettoyage, lavage... interne et externe des échangeurs thermiques (environ 150 pièces/an), comprenant :

- Un bâtiment industriel d'une superficie d'environ 1330 m<sup>2</sup> avec :
  - Deux magasins de pièces détachés et de produits d'entretien des véhicules,
  - Un atelier d'entretien et de réparation des véhicules à moteur,
  - Un atelier de chaudronnerie
  - Des zones de stockage de matériels,
  - Un local compresseur,
  - Une zone bureaux sur deux niveaux. En rez-de-chaussée se trouvent un réfectoire, les vestiaires et les sanitaires,
  - Des locaux sociaux.
  
- Des zones extérieures :
  - Une zone de nettoyage des faisceaux échangeurs avec :
    - Une enceinte de réchauffage de faisceaux à la vapeur, la vapeur provenant d'une chaudière fonctionnant au fioul domestique,
    - Une aire de lavage en béton de 470 m<sup>2</sup> en contre bas du site ceinturée par un mur d'une hauteur de 2 m sur 3 côtés.
    - Des pompes haute-pression pour une puissance de 1MW installées sur une dalle de 190 m<sup>2</sup>.
  - Une zone pour le recyclage des eaux de lavage en circuit fermé avec :
    - Une fosse de débouage – décantation des hydrocarbures,
    - Un conteneur de prétraitement avec filtres à sable et séparateur d'hydrocarbures en série
    - Deux cuves tampon de 40 m<sup>3</sup> unitaire en stockage d'eau recyclée pour l'alimentation des pompes haute pression,

- Une aire de lavage des camions de l'Agence
  - Une zone de stockage matériel en extérieur de 350 m<sup>2</sup>.
  - Une zone en enrobé de 3 600 m<sup>2</sup> utilisée pour le stationnement des véhicules et des bennes vides.
  - Un bassin d'eaux pluviales de 156 m<sup>3</sup> et un bassin tampon de 338 m<sup>3</sup>.
- Pour ses besoins, la Zone AGENCE dispose d'installations annexes et d'utilités :
    - Un transformateur (à huile minérale) MT/BT.
    - Un compresseur d'air
    - Une alimentation en eau par le réseau public
    - Une chaudière vapeur de puissance inférieure à 750 kW
    - 3 cuves de fioul de 1,5 m<sup>3</sup> unitaire :
      - une cuve pour les hydrocureurs,
      - une cuve pour la chaudière vapeur,
      - une cuve pour l'alimentation des pompes HP.

#### **Article 1.2.4.2. Zone dite « VALORTEC »**

La Zone VALORTEC est dédié aux opérations de transit et traitement de déchets comprenant principalement :

- un bâtiment administratif sur 2 niveaux de 130 m<sup>2</sup> avec un laboratoire au RdC.
- un hangar atelier de réparation et maintenance de 160 m<sup>2</sup>,
- une zone de dépotage et reprise de solvants non chlorés et produits fluxants d'hydrocarbures,
- un bâtiment industriel de 1032 m<sup>2</sup> intégrant les installations des ateliers de traitement et stockages extérieurs voisins,
- Un auvent de stockage de surface 200 m<sup>2</sup> avant réexpédition de divers matériaux souillés de PCB/PCT ainsi que des DTQD triés et reconditionnés
- Une zone de transit de déchets d'amiante lié,
- Un ensemble d'installations annexes (unité de traitement des COV, réserve d'eau incendie, bascule, bassins pour les eaux pluviales,...) et de locaux d'utilités (local transformateur, local chaufferie, local groupe électrogène et compresseur, local motopompe thermique, local lutte incendie...)

**Atelier hydrocarbures de capacité globale 35000 t/an séparé en deux unités :**

- **Unité liquides :** Elle est destiné à la séparation des mélanges liquides Eaux/Hydrocarbures/Sédiments dans l'objectif d'élaborer un combustible de substitution à partir des hydrocarbures, traiter ultérieurement la phase aqueuse et éliminer la fraction solide vers des filières externes autorisées. Elle se compose principalement de :
  - une aire de réception des mélanges liquides – chargement du combustible de substitution avec :
    - aire de dépotage – chargement des camions,
    - dispositif de dégrillage à réception et filtration au chargement,
    - fosse de dépotage capotée de capacité 50 m<sup>3</sup> munie de pompe de reprise,
  - Une salle des machines à l'étage avec :
    - un décanteur centrifuge,
    - préparante polymère,
    - un séparateur à assiettes,
  - Une zone de stockage en rétention unique avec :

- 3 réservoirs verticaux de 50 m<sup>3</sup> agités chauffés pour la réception de produits.
  - 3 réservoirs verticaux de 30 m<sup>3</sup> agités chauffés pour le prétraitement des hydrocarbures
  - 2 réservoirs verticaux de 30 m<sup>3</sup> et 1 réservoir vertical de 60 m<sup>3</sup> pour le stockage des produits traités,
  - Une aire de chargement des camions citernes de combustible de substitution,
  - Un stockage de produit fluxant d'hydrocarbures de capacité de 30 m<sup>3</sup> en réservoir double enveloppe enterré
- **Unité pâteux** : Elle vise au regroupement des pâteux ainsi qu'au fluxage des hydrocarbures lourds.
- 3 fosses étanches en béton de 90 m<sup>3</sup> unitaire dont une est préférentiellement destinée au fluxage des pâteux hydrocarbures lourds. Le fluxage est l'opération qui consiste à rendre liquide les hydrocarbures lourds à l'état pâteux par brassage avec un hydrocarbure liquide afin de permettre une valorisation du mélange obtenu en combustible de substitution. Cette opération est notamment réalisée avec des huiles usagées dont l'élimination nécessite un agrément.
  - 1 aire de chargement des pâteux en camion benne
  - 1 fosse étanche de 50 m<sup>3</sup> munie d'une grille pour la récupération des égouttures de l'aire de lavage des camions.

**Atelier DTQD – Déchets Diffus Dangereux** de capacité 2000 t/an composé de deux zones :

- Dans le bâtiment industriel 150 m<sup>2</sup> organisés avec :
  - Une aire de réception et pesée
  - Une aire de travail
  - 4 box de stockage avec cloisons séparatives en béton,
- Zone extérieure de réexpédition sous abri :
  - Une zone sous abri de surface 200 m<sup>2</sup> pour le stockage de DTQD triés reconditionnés en attente de réexpédition vers les filières de traitement extérieures autorisées .
  - Cette zone sera tenue à disposition pour l'entreposage de matériaux contaminés par des PCB/PCT.

**Atelier broyage** de capacité 2000 t/an ; situé dans le bâtiment industriel, il est destiné au regroupement et à la réduction du volume de matériaux et emballages souillés par broyage avant envoi dans un centre de traitement ; il comprend sur une surface d'environ 230 m<sup>2</sup> :

- une aire de réception et de tri des déchets entrants, sous rétention de capacité 60 m<sup>3</sup>.
- une aire réservée aux machines avec :
  - une grue hydraulique avec benne preneuse,
  - un broyeur bimoteur électrique de 110 kW avec fouloir hydraulique permettant d'accepter des corps creux.

**Atelier traitement d'eaux chargées** de capacité 10000 t/an ; il consiste en une filtration gravitaire des eaux chargées en sédiments, boues et matières en suspension préalablement floculées Les boues déshydratées sont ensuite acheminées en filière externe autorisée. Les eaux séparées sont évacuées vers l'atelier de prétraitement des eaux. L'atelier comprend :

- Une benne filtrante avec tamis de filtration et sa préparante polymère,

- Un réservoir aérien vertical de 60 m<sup>3</sup> de stockage des eaux chargées,
- Une cuve de 30 m<sup>3</sup> de stockage de l'eau décantée

#### **Atelier regroupement solvants non chlorés de capacité 500 t/an avec :**

- une aire béton de chargement déchargement camions avec pompes de reprise,
- un réservoir enterré double enveloppe de capacité 90 m<sup>3</sup> constitué de 3 compartiments de 30 m<sup>3</sup> unitaire dont un est réservé au regroupement des solvants non chlorés et le compartiment central est affecté à la rétention de l'aire de chargement déchargement camions. Le dernier compartiment est affecté au stockage des produits fluxants d'hydrocarbures.

#### **Atelier prétraitement des eaux**

Les eaux à traiter proviennent des ateliers hydrocarbures et eaux chargées, de la zone de lavage camion et d'eaux pluviales éventuellement polluées. En sortie, les eaux prétraitées sont déversées dans le réseau public d'assainissement pour être traitées en station d'épuration communale. L'atelier de prétraitement des eaux se compose notamment :

- **Unité physico-chimique** située dans le bâtiment industriel :
  - Un décanteur statique de 10 m<sup>3</sup>
  - Un séparateur d'hydrocarbures de 2,4 m<sup>3</sup>,
  - un aéroflottateur de 4 m<sup>3</sup>,
  - une cuve de neutralisation et une cuve de coagulation de capacité unitaire 1 m<sup>3</sup>.
- **Unité biologique sur lit fixé** en extérieur avec :
  - 3 réacteurs biologiques en PEHD de 30 m<sup>3</sup> garnis de supports pour le développement de la biomasse,
  - un groupe froid de 35 kW et surpresseur d'insufflation d'air,
  - Un traitement physico-chimique de finition avec un réacteur de coagulation et d'ajustement de pH, un réacteur de floculation, un décanteur cylindro-conique de 7 m<sup>3</sup> ;
- 4 réservoirs aériens verticaux de 60 m<sup>3</sup> unitaire, en rétention.

#### **Transit de matériaux souillés de PCB/PCT de capacité 100 t/an composée de :**

- Une zone spécifique sous abri munie d'une dalle béton étanche,
- Les déchets de PCB/PCT (transformateurs, divers matériaux souillés, fûts de PCB/PCT...) étant placés dans des rétentions individuelles sans subir aucun traitement.

#### **Transit de déchets d'amiante lié de capacité 1000 t/an**

- Située au Nord du site, la zone comprend une zone protégée du vent pour la réception des déchets d'amiante lié de capacité maximale d'entreposage de 30 palettes d'amiante lié.

#### **Installations annexes :**

- **Unité de traitement des COV :**
  - VALORTEC dispose d'un réseau de captage des Composés Organiques Volatils généralisé à l'ensemble des ateliers et des stockages. Les effluents collectés sont actuellement traités par un procédé d'adsorption sur charbon actif.
  - Une étude technico-économique est actuellement en cours afin d'améliorer les performances de traitement des flux de COV collectés.

- Réserve d'eau incendie :
  - Une réserve d'eau de 370 m3 alimentée par le réseau d'eau communal

#### **Locaux d'utilités**

- Un transformateur (à huile minérale) MT/BT de 630 kVA.
- Une chaudière de 750 kW alimentée par le réseau de gaz de ville avec un poste GDF au sud-ouest du site..
- Un réseau de fluide caloporteur de 6200 litres utilisé pour le réchauffage des hydrocarbures.
- Un compresseur d'air de 11 kW
- Un groupe électrogène de 500 kW
- Un groupe motopompe thermique de 240 m3/h à 10 bars
- Une alimentation en eau par le réseau public

### **CHAPITRE 1.3 CONFORMITE AU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION**

Les installations et leurs annexes, objet du présent arrêté, sont disposées, aménagées et exploitées conformément aux plans et données techniques contenus dans le dossier d'actualisation de l'autorisation d'exploiter déposé par l'exploitant. En tout état de cause, elles respectent par ailleurs les dispositions du présent arrêté, des arrêtés complémentaires et les réglementations autres en vigueur.

### **CHAPITRE 1.4 DUREE DE L'AUTORISATION**

#### **ARTICLE 1.4.1. DUREE DE L'AUTORISATION**

La présente autorisation cesse de produire effet si l'installation n'a pas été mise en service dans un délai de trois ans ou n'a pas été exploitée durant deux années consécutives, sauf cas de force majeure.

### **CHAPITRE 1.5 PERIMETRE D'ELOIGNEMENT**

#### **ARTICLE 1.5.1. IMPLANTATION ET ISOLEMENT DU SITE**

L'exploitation des installations est compatible avec les autres activités et occupations du sol environnantes.

L'installation est située à plus de 100 mètres d'une habitation, de zones destinées à l'habitation par des documents opposables aux tiers et d'établissements recevant du public. L'exploitant peut se garantir du maintien de l'isolement par rapport aux tiers par contrats, conventions ou servitudes couvrant la totalité de la durée de l'exploitation et de la période de suivi du site le cas échéant.

Toute modification apportée au voisinage des installations de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation doit être portée avant sa réalisation à la connaissance du préfet avec tous les éléments d'appréciation en application de l'article R 512-33 du code de l'environnement .

•

### **CHAPITRE 1.6 GARANTIES FINANCIERES**

Sans objet

## **CHAPITRE 1.7 MODIFICATIONS ET CESSATION D'ACTIVITE**

### **ARTICLE 1.7.1. PORTER A CONNAISSANCE**

Toute modification apportée par le demandeur aux installations, à leur mode d'utilisation ou à leur voisinage, et de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation, est portée avant sa réalisation à la connaissance du Préfet avec tous les éléments d'appréciation.

### **ARTICLE 1.7.2. MISE A JOUR DES ETUDES D'IMPACT ET DE DANGERS**

Les études d'impact et de dangers sont actualisées à l'occasion de toute modification notable telle que prévue à l'article R 512-33 du code de l'environnement. Ces compléments sont systématiquement communiqués au Préfet qui pourra demander une analyse critique d'éléments du dossier justifiant des vérifications particulières, effectuée par un organisme extérieur expert dont le choix est soumis à son approbation. Tous les frais engagés à cette occasion sont supportés par l'exploitant.

### **ARTICLE 1.7.3. EQUIPEMENTS ABANDONNES**

Les équipements abandonnés ne doivent pas être maintenus dans les installations. Toutefois, lorsque leur enlèvement est incompatible avec les conditions immédiates d'exploitation, des dispositions matérielles interdiront leur réutilisation afin de garantir leur mise en sécurité et la prévention des accidents.

### **ARTICLE 1.7.4. TRANSFERT SUR UN AUTRE EMPLACEMENT**

Tout transfert sur un autre emplacement des installations visées sous l'article 1.2 du présent arrêté nécessite une nouvelle demande d'autorisation ou déclaration.

### **ARTICLE 1.7.5. CHANGEMENT D'EXPLOITANT**

Dans le cas où l'établissement change d'exploitant, le successeur fait la déclaration au Préfet dans le mois qui suit la prise en charge de l'exploitant.

### **ARTICLE 1.7.6. CESSATION D'ACTIVITE**

Lorsqu'une installation classée est mise à l'arrêt définitif, l'exploitant notifie au préfet la date de cet arrêt trois mois / six mois (cas des carrières et des installations de stockage de déchets) au moins avant celui-ci.

La notification prévue ci-dessus indique les mesures prises ou prévues pour assurer, dès l'arrêt de l'exploitation, la mise en sécurité du site. Ces mesures comportent notamment :

- l'évacuation ou l'élimination des produits dangereux, et, pour les installations autres que les installations de stockage de déchets, celle 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.

En outre, l'exploitant doit placer le site de l'installation dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 et qu'il permette un usage futur du site déterminé selon le(s) usage(s) prévu(s) au premier alinéa du présent article.

## **CHAPITRE 1.8 DELAIS ET VOIES DE RECOURS**

Le présent arrêté est soumis à un contentieux de pleine juridiction.

Il peut être déféré à la juridiction administrative compétente :

M

1° Par les demandeurs ou exploitants, dans un délai de deux mois qui commence à courir du jour où lesdits actes leur ont été notifiés ;

2° Par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts visés à l'article L. 511-1, dans un délai d'un an à compter de la publication ou de l'affichage desdits actes, ce délai étant, le cas échéant, prolongé jusqu'à la fin d'une période de deux années suivant la mise en activité de l'installation.

Les tiers qui n'ont acquis ou pris à bail des immeubles ou n'ont élevé des constructions dans le voisinage d'une installation classée que postérieurement à l'affichage ou à la publication de l'arrêté autorisant l'ouverture de cette installation ou atténuant les prescriptions primitives ne sont pas recevables à déférer ledit arrêté à la juridiction administrative.

## CHAPITRE 1.9 ARRETES, CIRCULAIRES, INSTRUCTIONS APPLICABLES

Sans préjudice de la réglementation en vigueur, sont notamment applicables à l'établissement les prescriptions qui le concernent des textes cités ci-dessous :

Dates	Textes
13/04/10	Décret du 13 avril 2010 modifiant la nomenclature des installations classées et ouvrant certaines rubriques au régime de l'enregistrement
13/04/10	Décret du 13 avril 2010 modifiant la nomenclature des installations classées
05/01/09	Circulaire du 05/01/09 relative à la mise en oeuvre de la deuxième phase de l'action nationale de recherche et de réduction des substances dangereuses pour le milieu aquatique présentes dans les rejets des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation
18/04/08	Arrêté du 18 avril 2008 relatif aux réservoirs enterrés de liquides inflammables et à leurs équipements annexes soumis à autorisation ou à déclaration au titre de la rubrique 1432 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement
15/01/08	Arrêté du 15 janvier 2008 relatif à la protection contre la foudre de certaines installations classées
31/01/08	Arrêté relatif à la déclaration annuelle des émissions polluantes des installations classées soumises à autorisation
29/09/05	Arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation
29/07/05	Arrêté du 29 juillet 2005 fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets dangereux
07/07/05	Arrêté du 7 juillet 2005 fixant le contenu des registres mentionnés à l'article 2 du décret n° 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets et concernant les déchets dangereux et les déchets autres que dangereux ou radioactifs
30/06/05	Arrêté du 30 juin 2005 relatif au programme national d'action contre la pollution des milieux aquatiques par certaines substances dangereuses
30/05/05	Décret n° 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets
20/04/05	Décret n° 2005-378 du 20 avril 2005 relatif au programme national d'action contre la pollution des milieux aquatiques par certaines substances dangereuses
20/04/05	Arrêté du 20 avril 2005 pris en application du décret du 20 avril 2005 relatif au programme national d'action contre la pollution des milieux aquatiques par certaines substances dangereuses
29/06/04	Arrêté relatif au bilan de fonctionnement prévu par le décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 modifié
18/04/02	Décret du 18 avril 2002 relatif à la classification de déchets
17/07/00	Arrêté du 17 juillet 2000 pris en application de l'article 17-2 du décret no 77-1133 du 21



0	septembre 1977 modifié ( bilan décennal de fonctionnement )
22/06/98	Arrêté du 22 juin 1998 relatif aux réservoirs enterrés de liquides inflammables et à leurs équipements annexes
02/02/98	Arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation
23/01/97	Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement
10/05/93	Arrêté du 10 mai 1993 fixant les règles parasismiques applicables aux installations soumises à la législation sur les installations classées
09/11/89	Circulaire et instruction du 9 novembre 1989 relatives aux dépôts anciens de liquides inflammables.
04/09/86	Arrêté du 4 septembre 1986 relatif à la réduction des émissions atmosphériques d'hydrocarbures provenant des activités de stockage
30/08/85	Circulaire du 30 août 1985 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Installations de transit, regroupement et prétraitement de déchets industriels
20/08/85	Arrêté du 20 août 1985 relatif aux bruits aériens émis dans l'environnement par les installations classées.
31/03/80	Arrêté du 31 mars 1980 portant réglementation des installations électriques des établissements réglementés au titre de la législation sur les installations classées susceptibles de présenter des risques d'explosion

#### CHAPITRE 1.10 RESPECT DES AUTRES LEGISLATIONS ET REGLEMENTATIONS

Les dispositions de cet arrêté préfectoral sont prises sans préjudice des autres législations et réglementations applicables, et notamment le code minier, le code civil, le code de l'urbanisme, le code du travail et le code général des collectivités territoriales, la réglementation sur les équipements sous pression.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

La présente autorisation ne vaut pas permis de construire

CHAPITRE 8.1 EXPLOITATION DES INSTALLATIONS

ARTICLE 8.1.1. CONDITIONS D'ACCEPTATION DES DECHETS

*Article 8.1.1.1. Provenance des déchets*

Les déchets proviendront majoritairement de la région PACA et des régions voisines puis de l'ensemble du territoire national.

Les déchets en provenance de France pourront avoir comme origine les DOM TOM.

La Zone VALORTEC pourra traiter des déchets provenant des pays de l'Union Européenne ainsi que de ceux signataires de la convention de Bâle dans le cadre d'un dossier de demande spécifique conforme au règlement N°1013/2006 du 14 juin 2006 concernant le transfert transfrontalier de déchets et à tous textes venant le compléter ou s'y substituer et ce dans la limite des capacités autorisées définies à l'article 1.2.4 du présent arrêté.

*Article 8.1.1.2. Déchets admis*

Seront admis les déchets codifiés selon le décret n°2002-540 du 18 avril 2002 et mentionnés à l'annexe II du présent arrêté.

*Article 8.1.1.3. Déchets interdits*

Les déchets interdits sont en particulier :

- Les déchets radioactifs,
- Les déchets d'activité de soins à risques infectieux
- Déchets explosifs issus des industries pyrotechniques, et des munitions, y compris à charge chimique.

*Article 8.1.1.4. Acceptation préalable - Certificat d'acceptation préalable - enregistrement*

L'exploitant met en place une procédure d'acceptation préalable des déchets qui permet de se prononcer sur la recevabilité du déchet en fonction de ses caractéristiques, de la capacité du site à assurer son transit ou son prétraitement, et/ou de la disponibilité des filières aval pour son traitement ou son élimination.

Avant d'admettre les déchets conditionnés dans son installation, l'exploitant doit demander au producteur de déchets ou, à défaut, au détenteur une information préalable.

Le dossier d'acceptation comprend :

- Une information préalable sous la forme d'une **Fiche d'Identification Déchets FID** qui précise dans la mesure du possible :
  - L'identité et l'adresse exacte du producteur
  - La définition (nom) et le processus générateur du déchet,
  - Le code déchet conforme à la nomenclature ,
  - Le conditionnement,
  - Une caractérisation physico-chimique la plus complète possible,
  - Les risques inhérents au déchet, les substances avec lesquelles ils ne peuvent être mélangé, les précautions à prendre lors de la manipulation
- Une **fiche analytique** est réalisée sur échantillon représentatif comportant :
  - Les résultats d'analyse pour s'assurer de la conformité à l'arrêté préfectoral,
  - D'autres analyses et mesures en liaison avec les procédés du centre ou les filières d'élimination avals (PCI, teneur en sédiment, teneur en eau, teneur en cendre...),
  - le cas échéant, des analyses complémentaires.

Toutes les analyses sont réalisées suivant les normes françaises ou européennes en vigueur.

- Un **certificat d'acceptation préalable**

L'exploitant se prononce alors, au vu des informations ainsi communiquées par le producteur ou le détenteur sur sa capacité à prétraiter les déchets en question dans les conditions fixées par le présent arrêté.

Dans le cas des déchets vrac solides et des déchets conditionnés, l'exploitant se prononce au vu des informations communiquées par le producteur ou le détenteur et/ou analyses pertinentes réalisées par ces derniers, lui-même ou tout laboratoire compétent, sur sa capacité à prétraiter les déchets en question dans les conditions fixées par le présent arrêté et délivre à cet effet soit un certificat d'acceptation préalable, soit un refus de prise en charge.

Le dossier d'acceptation préalable réunit les informations contenues dans l'information préalable à l'admission (FID) ainsi que les résultats des analyses effectuées sur un échantillon représentatif de ces déchets.

L'acceptation préalable a une validité d'un an et doit être conservée au moins un an de plus par l'exploitant. Les acceptations préalables et les refus d'acceptation font l'objet d'un enregistrement chronologique détaillé qui est tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.

## ARTICLE 8.1.2. CONDITIONS DE RECEPTION DES DECHETS

### Article 8.1.2.1. Contrôles à réception

A l'arrivée sur site, et avant déchargement, toute livraison de déchets fait l'objet :

- de contrôles administratifs :
  - de l'existence d'un certificat d'acceptation préalable ou d'une information préalable (dans le cas où le certificat d'acceptation préalable est délivré à réception) ;
  - de la présence d'un Bordereau de Suivi de Déchets Dangereux en application des dispositions du 30 mai 2005,
  - le cas échéant, de la présence des documents exigés aux termes du règlement CEE n°259/93 du Conseil du 1<sup>er</sup> février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté Européenne, ainsi que de ceux signataires de la convention de Bâle conformément au règlement N°1013/2006 du 14 juin 2006 concernant le transfert transfrontalier de déchets
  - tout autre document administratif nécessaire à l'activité.
- d'une pesée du chargement,
- du contrôle de l'absence de radioactivité,
- de contrôles sur le déchet :
  - contrôle visuel,
  - prélèvement et analyse d'échantillon pour les livraisons vrac liquides

Les contrôles de conformité effectués à la livraison des produits sont constitués par des tests simples pouvant être complétés par des analyses en fonction des premiers résultats obtenus.

Ces contrôles sont effectués sur des échantillons prélevés de façon aussi représentative que possible.

Les tests d'identification réalisés au sein du laboratoire sur site sont les suivants :

- la mesure du pH
- le test de brûlage afin de déterminer si le produit est minéral ou organique et pour détecter la présence d'halogènes (chlore notamment),
- des tests colorimétriques semi-quantitatifs afin de déterminer la présence de chrome VI, cyanure, peroxyde, sulfures,
- des tests de compatibilité pour tous les produits liquides, pâteux avec le stock présent en fosses ou en cuves (détection entre autres des produits à caractère polymérisant : résines, isocyanates, latex, acrylique...).

L'échantillonnage, la prise d'échantillon et les tests rapides effectués sont formalisés dans des modes opératoires.

Pour les déchets conditionnés les tests d'identification se font lors du tri et/ou déconditionnement.

Pour les déchets vrac solides l'identification complète du chargement est réalisée lors du bennage en fosse.

Dans tous les cas, les tests sont effectués par ou en présence d'un chimiste.

Après identification, vérification des caractéristiques et étiquetage, les déchets sont orientés vers leur atelier de prétraitement en fonction de leur nature et de leur conditionnement.

Ces résultats peuvent être complétés par des analyses en laboratoire extérieur.

La Zone VALORTEC est autorisée à la détention d'une source radioactive scellée notamment utilisable pour la détection analytique des PCB dans les hydrocarbures (cas particulier des huiles usagées). Cette analyse peut également être sous-traitée à un laboratoire extérieur.

En cas de non-conformité avec le certificat d'acceptation préalable et des règles d'admission dans l'installation, le chargement est refusé avec retour au producteur. Dans ce cas, l'inspection des installations classées est prévenue sans délai.

Les résultats des analyses et les fiches correspondantes sont tenues à disposition de l'inspecteur des installations classées et archivés pendant deux ans.

En cas de détection de radioactivité, le déchet est refusé. L'administration et les organismes concernés sont informés, et le déchet est retourné au producteur ou pris en charge par l'ANDRA.

#### *Article 8.1.2.2. Registres d'admission et de refus de prise en charge- Liste selon les Filières Retenues*

- L'exploitant tient en permanence à jour et à la disposition de l'inspection des installations classées un registre d'admission où il consigne, pour chaque véhicule apportant des déchets :
  - la date et l'heure d'entrée,
  - la nature déclarée par le producteur et le transporteur suivi du numéro de la nomenclature,
  - l'identité du producteur,
  - la quantité reçue et le mode de conditionnement,
  - la provenance,
  - l'identité du transporteur,
  - le numéro du certificat d'acceptation préalable.

En cas de refus, le registre de prise en charge indique en complément :

- le motif du refus,
- le destinataire de retour.

Ce registre d'admission et refus de prise en charge peut être informatisé.

- L'exploitant établira, sous forme de tableau de synthèse, une liste des déchets autorisés accompagnée de la filière interne retenue. Elle sera tenue à la disposition de l'inspection des ICPE et l'exploitant la lui transmettra annuellement après mise à jour.

#### *Article 8.1.2.3. Détermination de la masse des déchets*

L'exploitant détermine la masse de chaque catégorie de déchets avant de réceptionner des déchets dans ses installations. A cette fin, un pont-basculé muni d'une imprimante ou tout autre dispositif équivalent est installé à l'entrée du site. Il permet la pesée des camions à l'entrée et en sortie. Sa localisation est étudiée de manière à limiter les manœuvres des camions.

Sa capacité doit être d'au moins 50 tonnes.

Pour les DTQD sous forme conditionnée (bidons, fûts, sacs, conteneurs, cartons, flaconnages...) une balance de pesée spécifique est installée au niveau de l'atelier DTQD.

#### *Article 8.1.2.4. Equipements de contrôle des déchets admis*

Une aire d'attente doit être aménagée pour permettre le stationnement des véhicules durant les contrôles d'admission des déchets générés.

Un équipement de détection de la radioactivité doit permettre le contrôle des déchets conditionnés admis.

### **ARTICLE 8.1.3. CONDITIONS DE STOCKAGES DES DECHETS CONDITIONNES**

- Atelier DTQD :

- Stockage en rack munis de rétention individuelles
- La capacité maximale de stockage de l'atelier est fixée à 100 t.
- Zone d'entreposage extérieure
  - Le stockage des déchets à réexpédier vers les filières aval de traitement est effectué en rack ou armoires équipés de rétentions individuelles
  - La capacité maximale de stockage de cette zone est limitée à 200 tonnes.
- Transit de matériaux souillés de PCB/PCT :
  - Le transit est effectué dans la zone couverte d'entreposage extérieur sur une aire en rétention isolée
  - La capacité maximale de stockage de la zone PCB/PCT est fixée à 50 t.
- Transit de déchets d'amiante lié
  - Les palettes de déchets d'amiante sont étiquetées et regroupées par nature suivant des zones différenciées en fonction du type de filières aval de destination (ISDI, CSDND, CSDD)
  - La capacité maximale de stockage de l'atelier transit d'amiante lié est fixée à 30 t.

#### **ARTICLE 8.1.4. CONDITIONS OPERATOIRE DE BROYAGE DES DECHETS**

Le broyage des déchets est réalisé selon les modalités opératoires suivantes :

- Le broyeur est alimenté en déchets par un système de chargement par une grue hydraulique équipée d'une benne preneuse qui puise dans l'alvéole de chargement/déchargement.
- Cette alvéole n'est pas un stockage permanent. Elle est destinée à recevoir les déchets à traiter dans la journée ou au plus tard sous 48 heures. Le broyeur fonctionne sur une plage horaire maximale allant de 6h30 à 19h00.
- L'exploitation du broyeur est conduite de façon à créer une rupture de charge avec le stockage en benne des déchets broyés pour limiter le risque de propagation d'un départ de feu dans le broyeur.
- Le broyat est récupéré dans une capacité étanche de type benne qui limite les projections.
- Un dispositif d'admission de mousse est présent au dessus de la trémie de chargement. Ce dispositif peut être actionné à tout instant par le grutier depuis son poste de commande.

#### **ARTICLE 8.1.5. CONDITIONS DE SORTIE DES DECHETS - FILIERES DE VALORISATION DU COMBUSTIBLE DE SUBSTITUTION**

##### *Article 8.1.5.1. Conditions de sortie des déchets*

Les déchets et tous les produits sortant du site font l'objet d'un suivi rigoureux.

- Création d'une fiche d'identification déchet (FID) si c'est la première expédition vers le centre éliminateur ou de valorisation, pour acceptation préalable (les autres expéditions restent dans le cadre du CAP de la filière),
- Pesée du chargement,
- Un registre de sortie consigne :
  - la date de sortie,
  - la nature du déchet suivie du code nomenclature,
  - la quantité expédiée et son conditionnement,
  - la destination,
  - l'identité du transporteur,
  - les références des certifications d'acceptation correspondantes.

Ce registre peut être informatisé. Il est tenu à la disposition de l'Inspection des Installations Classées.

- Un bordereau de suivi des déchets dangereux comportant les informations relatives :
  - au producteur du déchet (nom à savoir VALORTEC, date, signature...),
  - au déchet considéré (nom, type, code nomenclature...),
  - au transporteur (nom, tonnage, conditionnement, date, signature...),
  - au centre éliminateur (rempli à réception par l'exutoire aval).

Conformément à l'arrêté du 29 juillet 2005 et au décret du 30 mai 2005, l'établissement, notamment la Zone VALORTEC, est dispensé de l'émission de l'annexe 2 du CERFA n°12571\*01 et peut émettre un bordereau en sa qualité de producteur de déchets.

#### **Article 8.1.5.2 Valorisation des hydrocarbures - Combustibles de substitution:**

##### **A - Modes de valorisation autorisés**

Les hydrocarbures valorisés peuvent être, soit :

- Livrés à des pétroliers comme matière première,
- Brûlés dans des installations autorisées au titre des rubriques 167C et nouvellement 2770 de la nomenclature des installations classées,
- Utilisés comme combustibles de substitution dans des installations de combustion autorisées au titre de la rubrique 2910-B de la nomenclature des installations classées(\*),
- Utilisés comme combustibles de substitution dans des installations de fabrication de ciment, chaux, plâtres autorisées au titre de la rubrique 2520 de la nomenclature des installations classées et autorisées à recevoir ce type de combustible (\*\*)

##### **(\*) Utilisation en installations de combustion – rubrique 2910**

La rubrique 2910-B vise les installations thermiques consommant des combustibles, non classés comme déchets, et non visés à l'alinéa "A" de cette même rubrique, combustibles devant posséder des caractéristiques physico-chimiques et toxicologiques proches des combustibles commerciaux, notamment en ce qui concerne les émissions induites par leur combustion, et présenter une qualité de produit constante dans le temps.

**(\*\*) Utilisation en installations 2520: Cette rubrique vise les établissements spécialisés dans la fabrication de ciments chaux, plâtres..... et susceptibles d'utiliser de tels combustibles.**

##### **B -Agrément du ministère chargé des Douanes :**

L'utilisation de ces combustibles de substitution tel que proposés par la sté ORTEC et notamment par les installations classées en 2910 et en rubrique 2520 est autorisée sous réserve de l'obtention par ORTEC INDUSTRIE pour sa Zone VALORTEC, d'un agrément du ministère chargé des douanes dans les conditions définies par la circulaire ministérielle 99-088 du 5 mai 1999 relative aux installations placées sous le régime appelé "usine exercée de valorisation d'hydrocarbures".

**C - Information et Essais préalables en vue de la première utilisation de ces combustibles par les unités concernées.**

La société VALORTEC fera connaître à l'inspection des ICPE, les utilisateurs potentiels susceptibles de procéder à des essais en vue d'un premier emploi de ces combustibles.

Ces utilisateurs informeront l'inspection des installations classées de la tenue d'un tel essai préalable de ces combustibles, dans un délai de 15 jours avant leur réalisation; à cette fin ils communiqueront à l'inspection un dossier comprenant :

- La date et la durée prévisionnelle de la période d'essai ;
- Un descriptif de l'installation utilisatrice du combustible ;
- Le protocole de cet essai établi pour limiter autant que possible la quantité de combustible de substitution consommée ;
- Les résultats des analyses portant sur les paramètres visés au présent article et dont le combustible de substitution devra respecter les valeurs limites mentionnées ci-dessous :

Paramètres	Valeurs limites
Viscosité	> 9,5 cSt à 20°C
Point d'éclair	>55°C
Pouvoir calorifique inférieur sur brut	>8000 kcal/kg
Teneur en soufre	<1,4%
Teneur en chlore	<1% en masse
Teneur en eau	<2% en masse
Teneur en métaux (Cd + Tl + Hg + As + Co + Ni + Sb + Pb + Cr + Cu + Mn + V + Se + Te + Zn)	<2500 ppm
Teneur en polychlorobiphényles (PCB) et polychloroterphényles (PCT)	<50 ppm

- La nature des mesures à l'émission, réalisées à cette occasion, qui devront permettre une comparaison avec les émissions à l'atmosphère du fuel commercial habituellement employé.

À l'issue des essais réalisés en vue du premier emploi, chaque utilisateur de ces combustibles adresse un rapport à l'inspection des installations classées avec tous les éléments permettant d'apprécier et de valider ou non leur emploi de façon pérenne.

Cette information préalable de l'inspection des installations classées par les utilisateurs potentiels (dossier visé ci-dessus et résultats des mesures) doit être fournie en vue du premier emploi de ces combustibles et ne sera renouvelée qu'en cas de besoin (modifications de la nature de l'unité de combustion, de son fonctionnement....) ou à l'occasion de contrôles inopinés.

#### ARTICLE 8.1.6. ETUDE TECHNICO-ECONOMIQUE EN COURS - PILOTE DE TRAITEMENT DES COV

La Zone VALORTEC dispose d'un réseau de captage des Composés Organiques Volatils généralisé à l'ensemble des ateliers et stockages. Les effluents collectés sont actuellement traités par un procédé d'adsorption sur charbon actif dont la performance doit être renforcée.

L'exploitant fournira à l'Inspection des Installations Classées une étude technique d'amélioration des performances de l'unité en place à fin 2010.

À cette fin, des outils pilotes de traitement d'air notamment par biofiltration pourront être mis en place afin de tester la réalité des conditions opératoires. L'exploitant fournira tous les éléments d'appréciation à l'inspection des installations classées pour juger de l'atteinte des performances.

La nouvelle installation sera rendue opérationnelle à fin 2011.