

Délégation départementale des Bouches-du-Rhône

Affaire suivie par : COUSTES, Françoise
Courriel : francoise.coustes@ars.sante.fr

Téléphone : 04 13 55 82 31
Télécopie : 04 13 55 82 63

Réf : DD13-0719-10077-D
En réponse à votre courrier : AEU_13_2019_64_LA CIOTAT
SHIPYARDS - Création d'une plateforme de réparation navale pour
méga-yachts - phase d'examen - consultation des services
DD13-0719-11222-A du 30 juillet 2019

PJ :

Date : 30 juillet 2019

Objet : Consultation de l'autorité environnementale pour les projets
Projet de création d'une plateforme de réparation de réparation
navale pour méga-yachts sur la commune de La Ciotat
Pétitionnaire : société SHIPYARDS

Le directeur général
de l'agence régionale de santé
Provence-Alpes-Côte d'Azur

à

DDTM
16, rue Antoine Zattara
13332 Marseille Cedex 3

A l'attention de Monsieur Vincent MAIRE

Préambule

Textes de référence pour les évaluations des risques sanitaires, ERS, dans les études d'impact :

- Code de la Santé Publique notamment l'article L. 1435-1,
- Article L.122-3 du code de l'environnement,
- Guide méthodologique pour l'évaluation des risques sanitaires de l'INERIS (2003),
- Guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact de l'InVS - circulaire DGS 3/2/2000,
- Préconisations de l'Observatoire des Pratiques de l'Evaluation des Risques Sanitaires dans les Etudes d'Impact (OPERSEI),
- Evaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires – Démarche intégrée pour la gestion des émissions de substances chimiques par les Installations Classées – INERIS (2013),
- Note d'information DGS/EA1/DGPR/2014/307 du 31 octobre 2014 relative aux modalités de sélection des substances chimiques et de choix des valeurs toxicologiques de référence pour mener les évaluations des risques sanitaires dans le cadre des études d'impact et de la gestion des sites et sols pollués.
- Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières et Guide méthodologique associé sur le volet « air et santé » des études d'impact routières.

EXAMEN DU DOSSIER

Le site des chantiers navals de La Ciotat possède actuellement des aménagements permettant l'accueil de super-yachts : la Plateforme 2 000 tonnes et la Grande Forme réceptionnée en fin d'année 2016. Dans le cadre de son projet de développement stratégique, La Ciotat Shipyards développe un 3ème aménagement pour la grande plaisance : une plateforme dédiée à la maintenance et à la réparation de méga-yachts pouvant aller jusqu'à 4 000 t. Cette plateforme est implantée à l'ouest de la Grande Forme. Le secteur couvre une superficie d'environ 5 hectares. Le projet consiste en l'aménagement d'une plateforme industrielle, d'un ascenseur à bateau, en la création de quais et de bâtiments techniques et d'exploitation.

Le dossier transmis, présenté sous la responsabilité du pétitionnaire, m'amène à faire les remarques suivantes, en l'état actuel des connaissances :



I. Examen de l'étude des effets du projet sur la santé des riverains

Les effets du projet sur la santé des riverains sont présentés dans la partie 5.6 de l'étude d'impact.

Il est indiqué dans l'étude que les habitations les plus proches sont situées à 120 mètres, il s'agit d'habitats diffus et collectifs.

Les effets identifiés dans l'étude sont liés aux :

- émissions atmosphériques,
- qualité de l'eau,
- émissions sonores,

I.1 Les émissions atmosphériques

Il n'y a pas de station de mesure permanente de qualité de l'air sur la commune de La Ciotat. Une station de mesure de la pollution de fond pour l'ozone est en place uniquement pour la période estivale. La qualité de l'air est estimée à partir de l'Indice Synthétique Air (ISA).

Observation de l'ARS : contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, la qualité de l'air sur la commune de La Ciotat est de qualité moyenne au vue des documents d'Atmosud.

En phase chantier :

- Les risques liés à la présence de déchets amiantés ont bien été pris en compte, « des reconnaissances réalisées montrent la présence d'amiante sur quelques éléments du site. Avant tous travaux relatifs aux matières contenant de l'amiante, l'entreprise établira un Plan de retrait ou d'encapsulage. Les déchets seront éliminés dans des filières différentes, selon qu'ils seront classés « amiante libre » (MCA friables ou comportant des fibres libres) ou « amiante lié ».
- « Les émissions liées aux gaz d'échappement des engins de chantier n'impacteront pas la population du fait de l'éloignement des habitations par rapport au lieu d'émission. »

En phase exploitation :

L'augmentation de l'activité portuaire engendrera une augmentation des émissions de 25% par rapport à la situation actuelle. Les navires une fois stationnés disposeront d'un réseau d'électricité à quai. L'étude indique « Actuellement, la situation ne pose pas de problème par rapport à ces émissions pour le voisinage, quelles que soient les conditions météorologiques. Avec la Plateforme 4.000 tonnes en activité, l'augmentation des gaz d'échappement dans un secteur très ouvert et éloigné des habitations n'aura pas d'impact significatif.»

Observation de l'ARS : Le projet engendre une augmentation non négligeable de 25% des émissions liées au trafic maritime. Aucune caractérisation de ces émissions et de leur impact sur la population riveraine ne sont présentées dans le dossier.

Actuellement, les peintures à l'origine des COV sont utilisées dans des zones confinées (cocons). Les cocons sont équipés, pour leurs rejets atmosphériques, de filtres à particules mais pas de filtres spécifiques pour le captage des COV. Les nouveaux cocons qui seront installés sur la Plateforme 4.000 tonnes seront équipés de filtres à charbons permettant de retenir les COV.

Le projet n'aura donc pas pour conséquence de majorer les COV émis dans l'atmosphère.

Observation de l'ARS : Il n'est pas précisé la quantité de PM10 et de COV émis à l'atmosphère après filtration.

I.2 Rejets dans l'eau de mer

En phase chantier « Le risque pollution des eaux de mers pendant la phase de dragage des sédiments est considéré comme faible. En effet, la zone de dragage se situe dans l'enceinte portuaire il n'y a pas

d'activité conchylicole et la pêche et la baignade sont interdites. De plus des moyens seront mis en œuvre pour limiter le flux de turbidité. »

En phase d'exploitation « Les rejets des eaux pluviales de la plateforme et du port à sec sont susceptibles de polluer les eaux de baignade. Le risque considère les rejets pluviaux globaux, ceux des bassins versants naturels et urbanisés étant prépondérants par rapport aux rejets dus au port à sec et à la plateforme industrielle.

La zone de baignade la plus proche est située à 500 mètres du site.

La mise en service avant rejet des ouvrages de traitement des eaux pluviales de type déboureur décanteur-déshuileur, d'ouvrage de carénage permettra d'abattre significativement les matières en suspension et les contaminants adsorbés.

Le projet, en phase chantier comme en phase d'exploitation, du fait des dispositions prises pour protéger la qualité de l'eau ne fait pas craindre de pollution ni de risque pour la santé humaine. »

I.3 Les émissions sonores

En phase chantier, l'étude indique que « l'évaluation des nuisances sonores s'appuie sur les niveaux de puissance acoustique des engins » et conclue : « Les niveaux sonores engendrés par les travaux seront variables durant les 28 mois de chantiers mais pourront être élevés à certains moments. La distance entre le site du chantier et les habitations les plus proches (environ 120 m) permet de réduire le niveau sonore perçu. Les nuisances sonores seront surtout effectives pour les entreprises installées sur la grande plateforme voisine, les bâtiments techniques et les bureaux de La Ciotat Shipyards. Par ailleurs, les mesures envisagées pour réduire le bruit émis (écrans acoustiques) permet de réduire nettement l'impact global».

En phase exploitation, l'étude indique qu' « il n'existe pas de réglementation spécifique à l'acoustique applicable aux infrastructures portuaires. Les activités prévues sur la plateforme 4 000 t seront similaires à celles déjà présentes aujourd'hui sur les chantiers navals. Les activités seront globalement peu bruyantes, et suffisamment éloignées des habitations ou masquées par les bâtiments des chantiers navals pour ne pas générer les nuisances pour les riverains ».

I.4 Lutte anti-vectorielle (LAV)

La lutte anti-vectorielle n'a pas été abordée dans le dossier.

Observation de l'ARS : La stagnation d'eau dans les aménagements pourrait être à l'origine de la formation de gîtes larvaires. Compte tenu de l'implantation du moustique Aedes albopictus, ou moustique tigre, dans le département depuis 2010, la présence d'eau stagnante constitue un risque de développement de ce moustique dans le secteur du projet. Il est conseillé au pétitionnaire de se rapprocher de l'EID (Entente Interdépartementale pour la Démoustication) pour obtenir les informations et conseils concernant l'aménagement afin de limiter la prolifération du moustique tigre dans le cadre de ce projet.

II. Conclusion

Considérant les éléments explicités dans la première partie du présent avis, la qualité de l'évaluation des impacts du projet sur la santé n'est pas satisfaisante.

Il convient de la compléter au regard des éléments indiqués dans le présent avis notamment avec une caractérisation d'une part des émissions des navires et de leur impact sur la population riveraine et d'autre part des rejets en PM10 et COV après filtration.

Pour le Directeur Général de l'ARS
et par Délégation
L'Ingénieur Responsable d'Unité


Maria CRIADO

