

COMMUNE DE SÈTE

**ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA
DEMANDE D'AUTORISATION
D'AMÉNAGEMENT D'UNE AIRE DE
DÉMANTÈLEMENT DE NAVIRES**

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE
établi par **Bruno Méallonier**, commissaire enquêteur
19 août 2019

Sommaire	
1	L'enquête5
1.1	L'objet de l'enquête publique5
1.2	L'historique du projet5
1.3	Les caractéristiques du projet.....5
1.3.1	Situation géographique5
1.3.2	Périmètre d'autorisation et d'exploitation6
1.3.3	Provenance des bateaux et zone de chalandise8
1.3.4	Typologie des bateaux traites8
1.3.4.1	des navires de pêche type sont les suivantes :8
1.3.4.2	des navires de type Péniche sont les suivantes :8
1.3.5	Gestion des eaux pluviales.....8
1.3.6	Prélèvements et rejets9
1.3.7	Réseaux et consommation10
1.3.7.1	Nature, origine et volume d'eau utilisé10
1.3.7.2	Rejets10
1.3.7.3	Gasoil.....10
1.3.7.4	Électricité.....10
1.3.7.5	Gaz.....10
1.3.7.6	Télécommunications.....10
1.3.8	Organisation des opérations de démantèlement.....10
1.3.8.1	Accès au site10
1.3.8.2	Période d'intervention et durée de campagne de démantèlement10
1.3.8.3	Horaires de fonctionnement.....11
1.4	L'opération de démantèlement11
1.4.1	Préparation de l'aire de demantelement.....12
1.4.2	Préparation du navire (hors site).....12
1.4.2.1	Le curage (opération réalisée au cas par cas)12
1.4.2.2	La dépollution.....12
1.4.2.3	La mise a terre du navire12
1.4.3	Déconstruction13
1.4.3.1	Réalisation du diagnostic amiante et plomb.....13
1.4.3.2	Opération de dépollution complémentaire13
1.4.3.3	Démantèlement du navire.....13
1.4.4	Fermeture du chantier13
1.4.5	Gestion des déchets et résidus issu de l'exploitation de l'aire de démantèlement 13
1.5	La concertation.....14
1.6	Le cadre juridique de l'enquête.....14
1.6.1	Nature juridique du projet.....14
1.6.2	Autorisation environnementale.....14
1.6.3	Textes réglementant l'enquête publique16
1.6.4	Dispositions particulières.....16
1.6.4.1	L'enquête publique16

1.6.4.2	Autorisation environnementale unique.....	16
1.6.4.3	Procédure liée à l'autorisation environnementale unique.....	17
1.6.5	(Documents cadres et règlement d'urbanisme.....)	19
1.7	La composition du dossier de demande d'autorisation environnementale unique	19
1.7.1	Article R 181-13	19
1.7.2	Article D 181-15-2.....	21
1.8	Le maître d'ouvrage, compétence et capacité financière.....	23
1.8.1	Le porteur du projet	23
1.8.2	Compétence	24
1.8.3	Moyens matériels	24
1.8.4	Personnel.....	24
1.8.5	Capacité financière	25
1.8.6	Assurances	25
1.9	Etude des dangers	26
1.9.1	Identification des potentiels de dangers.....	26
1.9.1.1	Les dangers internes	26
1.9.1.2	Les dangers externes.....	27
1.9.2	Réduction des potentiels de dangers	28
1.9.2.1	Les dangers internes	28
1.9.2.2	Les dangers externes.....	29
1.10	Enjeux environnementaux	31
1.10.1	Les impacts en matière de risques	31
1.10.1.1	Accessibilité, topographie et géologie.....	31
1.10.1.2	Eaux	31
1.10.1.3	Milieux naturels, agriculture et sylviculture.....	31
1.10.1.4	Activités.....	31
1.10.1.5	Paysages, patrimoine et cadre de vie	31
1.10.2	Mesures d'évitement et de réduction	32
1.10.2.1	Mesure d'évitement en amont du projet : le choix du site.....	32
1.10.2.2	Mesures envisagées	32
1.10.2.3	Enjeux environnementaux et mesures d'évitement.....	33
1.10.2.4	Incidences résiduelles attendues après application des mesures d'évitement et de réduction	34
1.11	Incidences sur le site Natura 2000	34
2	L'organisation et le déroulement de l'enquête.....	37
2.1	L'organisation de l'enquête	37
2.2	La visite des lieux et les contacts pris par le commissaire enquêteur	38
2.2.1	Visite.....	38
2.2.2	Les contacts.....	39
2.2.2.1	La Mairie de Sète.....	39
2.3	Le calendrier de l'enquête.....	39
2.4	L'information du public	39

2.4.1	par voie d’affiche	39
2.4.2	Par voie de presse	40
2.4.3	Par d’autres moyens.....	39
2.4.4	Demandes de rendez vous.....	40
2.5	Conditions de réception du public	40
2.6	Incidents	41
2.7	Clôture de l’enquête	41
3	L’analyse des observations	42
3.1	Analyse comptable des observations	42
3.1.1	Statut du dépositaire, permanence, rendez vous	42
3.1.2	Réception des dépositions.....	42
3.1.3	Thèmes.....	43
3.1.4	Nature des observations	43
3.1.5	Méthode	43
3.2	Synthèse des observations.....	44
3.3	Observations	45
3.3.1	Patrimoine.....	45
3.3.1.1	Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018.....	45
3.3.2	Tourisme	47
3.3.2.1	Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018.....	47
3.3.2.2	Avis de M ^r L'Eplattenier du 17/07/2019 17:28	47
3.3.2.3	Avis anonyme du 30/07/2019 17:46.....	48
3.3.3	Cadre de vie	49
3.3.3.1	Avis de M ^r L'Eplattenier du 17/07/2019 17:28	49
3.3.3.2	Avis anonyme du 30/07/2019 17:46.....	49
3.3.4	Pollution.....	49
3.3.4.1	Avis de l’Institut National de l’Origine et de la Qualité du 18 décembre 2018 49	
3.3.4.2	Avis anonyme du 30/07/2019 17:46.....	49
3.3.5	Danger.....	51
3.3.5.1	Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018.....	51
3.3.5.2	Avis anonyme du 30/07/2019 17:46.....	51
3.3.6	Publicité enquête.....	52
3.3.6.1	Avis anonyme du 30/07/2019 17:46.....	52
3.3.7	Proposition.....	52
3.3.7.1	Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018.....	52
3.3.7.2	Avis anonyme du 30/07/2019 17:46.....	52
4	ANNEXES.....	54

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1 L'enquête

1.1 L'objet de l'enquête publique

Port Sud de France, gestionnaire du port de Sète-Frontignan, est amené à démanteler de navires à l'abandon ou à des demandes spécifiques de destruction de navires. Ces navires « ventouses » occupent de la place inutilement et gênent l'activité dans le port. De plus, ces épaves sont une source de nuisance, de pollution et dévalorisent le paysage touristique de la ville de Sète.

Cette activité de démantèlement relève du régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement nomenclature 2712 – Stockage, dépollution, démontage, découpage ou broyage de véhicules hors d'usage. Elle est donc soumise à autorisation préalable.

Port Sud de France pratiquant cette opération de façon aléatoire lors de découverte d'une épave et sans facturation répondant au service public, demandait une autorisation temporaire.

Compte tenu du délai et du coût de constitution et du traitement d'un dossier de demande d'autorisation par rapport à la durée de démantèlement, de l'encombrement de l'aire de carénage et de l'absence de chiffre d'affaires, Port Sud de France a déposé une demande d'autorisation permanente le 5 décembre 2018 (page 3 dossier volume 2/4).

1.2 L'historique du projet

Suite aux lois de décentralisation des ports de 2007, le Port de Sète devient propriété de la Région Languedoc Roussillon, qui engage alors un grand programme de modernisation des équipements portuaires. La Région crée alors Port Sud de France pour assurer la gestion commerciale et patrimoniale des ports de Sète et Frontignan et en 2011 celle du port de plaisance.

Port Sud de France a été confronté à des besoins de destruction de navires par les propriétaires ou abandonnés dans ses ports. Après l'obtention d'autorisations temporaires en 2013 et 2015, plusieurs campagnes de démantèlement ont été menées. Les travaux ont été réalisés dans l'emprise de l'aire de carénage du Môle Saint-Louis. Ces autorisations successives ont permis la déconstruction de 19 navires, issus en grande partie du plan de sortie de la flotte de pêche suite aux directives européennes de quota.

1.3 Les caractéristiques du projet

Port Sud de France intervient plus particulièrement sur les navires abandonnés présentant un risque pour la navigation, la sécurité des tiers et/ou l'environnement. Ces interventions présentent généralement un caractère d'urgence. Dans ce contexte, Port Sud de France veut se doter d'une aire de démantèlement de navires.

1.3.1 Situation géographique

L'aire de carénage du Môle Saint-Louis a été choisie pour l'implantation du projet de démantèlement pour les raisons suivantes : ce lieu

- ne consomme pas d'espace
- est dans l'enceinte du port
- est ouvert sur la Méditerranée et sur l'Étang de Thau, via le Canal de Sète.
- a tous les équipements nécessaires
- a déjà été utilisé pour cette activité
- tient compte des incidences environnementales de l'activité de carénage

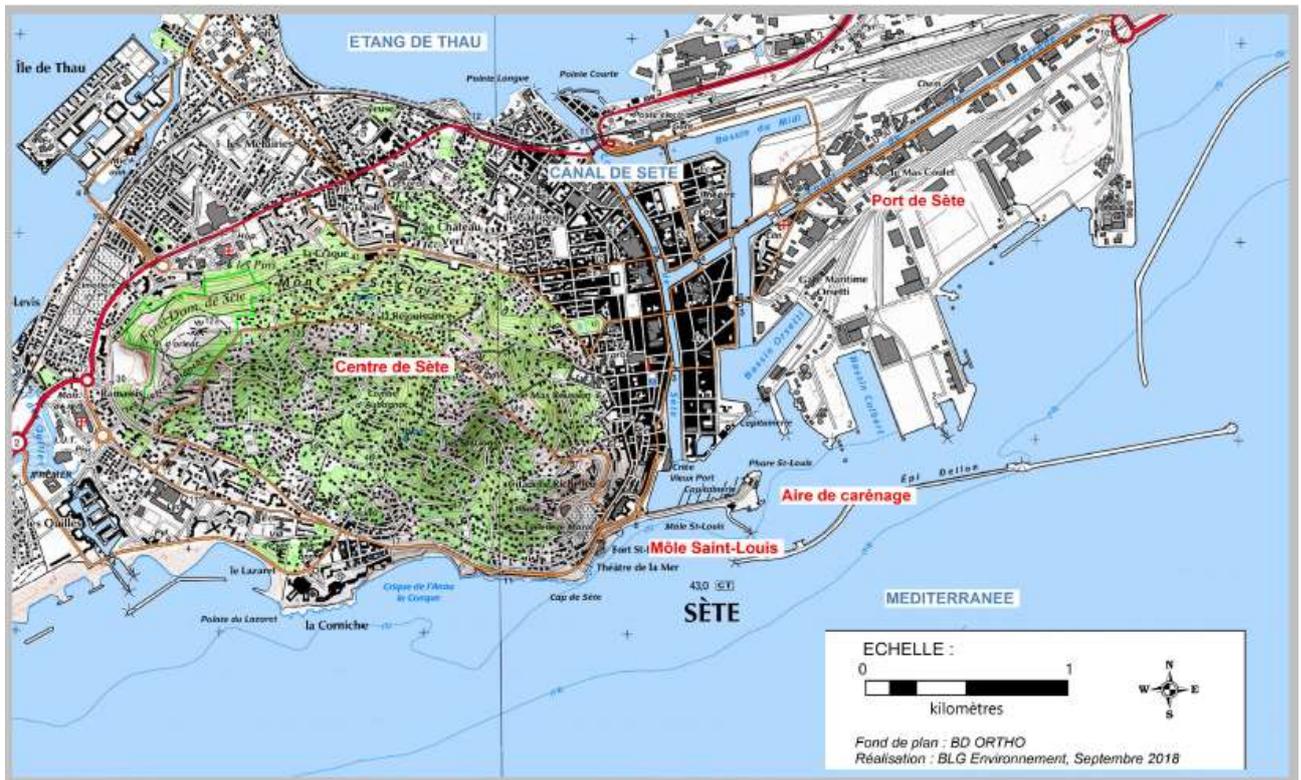


Figure 1 : Situation géographique de l'aire de démantèlement

(Source : BLG Environnement)

Plus précisément, l'aire de démantèlement sera positionnée là où est :

- le stockage du matériel
- le stationnement des navires.

L'aire de démantèlement fonctionnera occasionnellement, par campagne de démantèlement en utilisant les installations de l'activité carénage. En dehors des campagnes de démantèlement, cet espace continuera à être utilisé pour le carénage.

Le site de l'aire de carénage du Môle Saint-Louis a des avantages pour réaliser ce type d'opération. En effet :

- il est accessible directement depuis la mer
- il est également accessible depuis les canaux
- il dispose de deux darses dédiées
- il est équipé de deux ponts de levage permettant de sortir les bateaux de l'eau
- il s'agit d'un site sécurisé (enceinte clôturée et surveillée)
- il est situé à l'écart des zones urbaines
- il est viabilisé (site desservi par les réseaux d'eau potable, d'assainissement, d'électricité et de télécom)
- il est entièrement revêtu et dispose d'un réseau de collecte et d'un dispositif de traitement des eaux pluviales spécifiques.

1.3.2 Périmètre d'autorisation et d'exploitation

La présente demande d'autorisation sollicite un périmètre correspondant à la totalité de l'aire de carénage dédiée aux navires de pêche, de grande navigation et aux péniches.

En effet, en fonction de la typologie des navires à démanteler et des travaux de carénage en cours, l'aire de démantèlement (ou périmètre d'exploitation) pourra :

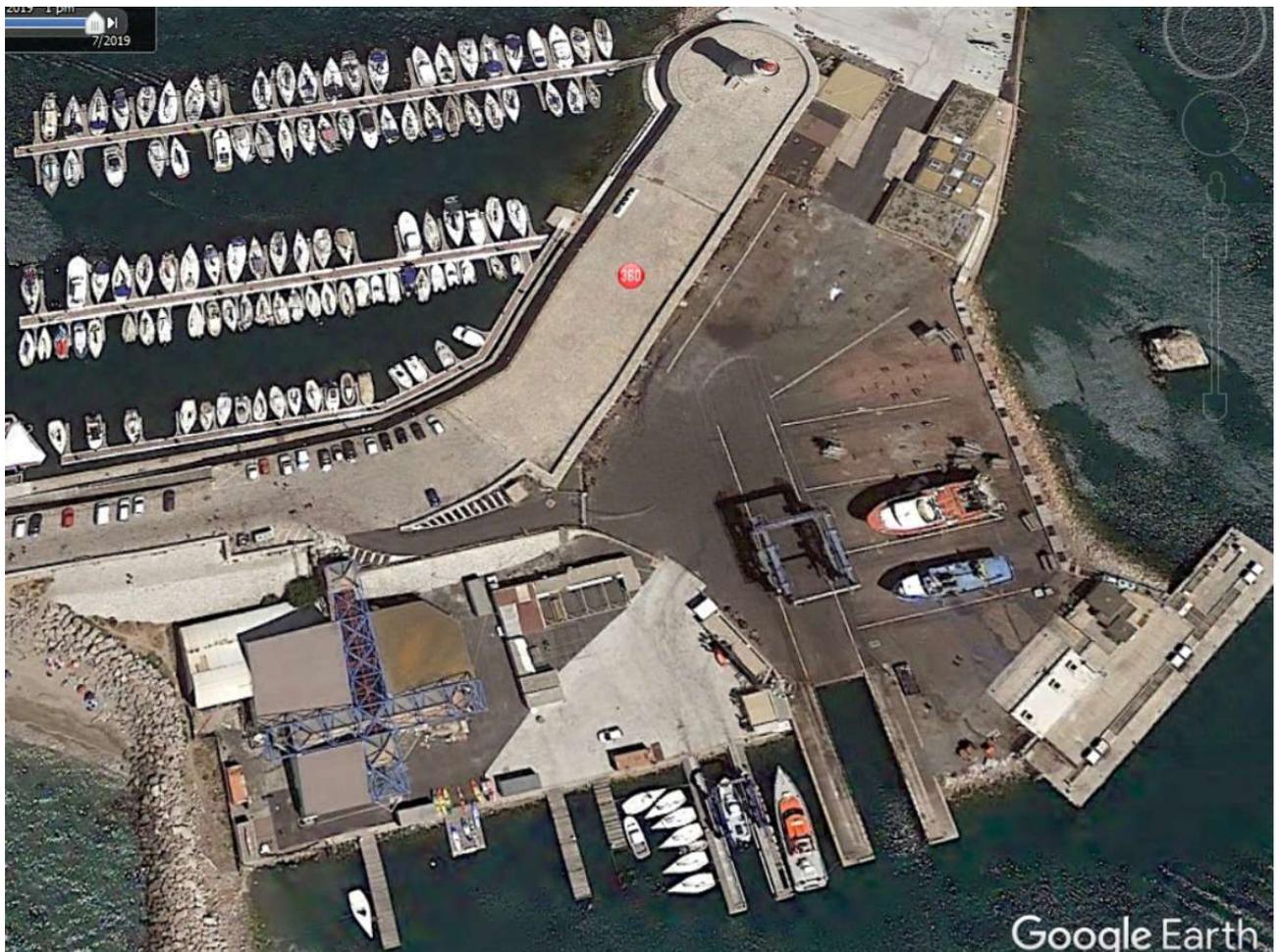
- varier entre 50 et 2 000 m²
- être positionnée sur l'aire autorisée

Pour des raisons de sécurité (prise en compte du risque incendie), les navires à démanteler seront positionnés à minima :

- 15 m par rapport à la zone de stockage des hydrocarbures, située immédiatement au nord-est du périmètre de demande d'autorisation
- 15 m par rapport à la zone d'avitaillement, située immédiatement au sud du périmètre de demande d'autorisation
- 10 m par rapport aux bureaux et ateliers présents dans l'enceinte de l'aire de carénage

Le périmètre d'autorisation de l'aire de démantèlement peut visuellement être délimité par :

- le mur du Môle Saint-Louis au nord-ouest
- l'aire de carénage des bateaux de plaisance et de stockage d'hydrocarbures au nord
- la Méditerranée à l'ouest
- un poste d'avitaillement au sud-est



- un bâtiment occupé par la Société Nautique de Sète à l'est

Source fig 2 page 20 dossier volume 2/4

1.3.3 Provenance des bateaux et zone de chalandise

Les bateaux traités au niveau de l'aire de démantèlement correspondent aux navires professionnels présents au niveau du Port de Sète et/ou de ses abords proches abandonnés par leur propriétaire et pouvant porter atteinte à la sécurité des tiers (navigation) ou à l'environnement.

L'activité de l'aire de démantèlement vise à palier un manque d'offres privées en traitant les navires présentant un risque pour la sécurité civile ou d'atteinte à l'environnement. Il ne s'agit pas d'une activité économique au sens strict du terme, mais d'une **activité d'intérêt général**.

1.3.4 Typologie des bateaux traités

Les bateaux démantelés sur le Port de Sète correspondront aux navires classiquement observés sur le secteur de Sète et seront principalement de deux types : des bateaux de pêche et des péniches.

A titre indicatif, les caractéristiques

1.3.4.1 des navires de pêche type sont les suivantes :

- Longueur (fonction du type de navire) :
- ⊕ Bateaux petit métier : entre 6 et 18m
- ⊕ Chaluts : entre 18 et 25 m
- ⊕ Thoniers : entre 25 et 40 m
- Largeur : entre 5 et 10 m
- Matériau de la coque : acier, bois ou polyester
- Poids approximatif : entre 100 et 250 tonnes

1.3.4.2 des navires de type Péniche sont les suivantes :

- Longueur : entre 30 et 40 m
- Largeur : 5 m
- Matériau de la coque : acier, bois ou polyester
- Poids approximatif : entre 80 et 100 tonnes

La longueur maximale des navires acceptés sur site sera de 40 m.

1.3.5 Gestion des eaux pluviales

L'aire de démantèlement bénéficiera des équipements mis en place pour la gestion et la protection des eaux au niveau de l'aire de carénage.

Dans le cadre de travaux de modernisation de l'aire de carénage, Port Sud de France prévoit de reprendre le réseau de collecte des eaux pluviales et de remplacer l'installation de traitement. Ces travaux ont été autorisés par arrêté préfectoral n°DREAL/DMMC/2018-009 du 20 septembre 2018 (cf. page 66 dossier volume 2/4). Ils devraient être réalisés courant 2019.

Ce nouveau dispositif permettra de confiner une éventuelle pollution accidentelle.

Adéquation entre le projet et le dispositif de gestion et de traitement des eaux pluviales de l'aire de carénage

- L'aire de démantèlement des navires, en service en moyenne une vingtaine de jour par an, sera aménagée sur l'aire de carénage (sol revêtu). **Le projet n'induit pas donc augmentation des zones imperméabilisées ni des débits de ruissellement.**
- Les navires arrivant sur site auront été préalablement dépollués, incluant la suppression des fluides. Seuls quelques volumes résiduels sont attendus, correspondant aux fluides présents dans les conduites non atteignables hors

opération de démantèlement. Ces fluides résiduels seront récupérés dans des réceptacles étanches et évacués pour traitement hors du site. **Aucun rejet dans le réseau de collecte des eaux pluviales ou dans l'installation de traitement n'est prévu.**

- Le démantèlement des navires est réalisé à sec, sans usage d'eau, à l'aide d'une pince coupante (hors cas spécifique). **De ce fait, aucun flux complémentaire n'est attendu du fait des activités envisagées.**

Par ailleurs :

- l'aire de démantèlement sera ceinturée par un merlon de matériaux, permettant de confiner *in situ* une éventuelle fuite de fluide sur le sol revêtu. En cas de fuite, il sera épandu du sable (ou un matériau absorbant) visant à récupérer les fluides. Ces matériaux seront récupérés et évacués vers un site habilité à les recevoir). De ce fait, aucun rejet dans le réseau pluvial n'est attendu en cas de déversement accidentel.
- Chaque soir, avant la fermeture du site, l'aire de démantèlement sera nettoyée (balayage, ...). Cette opération vise entre autres à récupérer les éventuels résidus de coupe tombés au sol (petits morceaux, poussières, ...). Le nettoyage de la plate-forme de démantèlement permet d'éviter tout apport de charges polluantes complémentaires vers le dispositif de traitement.
- Les opérations de démantèlement étant réalisées à l'air libre, elles n'interviendront pas par temps de fortes pluies. De ce fait, il n'y a pas de risque de transfert de polluants de la plate-forme de démantèlement vers le dispositif de traitement.
- L'aire de démantèlement sera implantée sur les espaces techniques de l'aire de carénage utilisés pour le stockage de matériel. Ces espaces sont d'ores et déjà imperméabilisés et les eaux de ruissellement pluviales récupérées par le dispositif de collecte des eaux pluviales de l'aire de carénage. Ainsi, du fait du projet, les débits ruisselés en périodes pluvieuses ne seront pas modifiés.
- Enfin, pendant les périodes campagnes de démantèlement, l'emprise disponible pour le carénage des navires sera réduite. Ainsi, le nombre de navires en carénage, donc les flux induits, sera moindre en comparaison des autres périodes de l'année.

Ainsi, la mise en service, par campagnes de quelques semaines par an, de l'aire de démantèlement :

- n'induit pas d'augmentation des débits ruisselés, ni des charges polluantes
- n'aura pas d'incidence sur le fonctionnement du dispositif de traitement des eaux pluviales de l'aire de carénage,
- n'induit pas de dégradation du milieu marin, y compris en cas de dysfonctionnement, ni de dépassement des seuils R2.

1.3.6 Prélèvements et rejets

L'exploitation de l'aire de démantèlement ne nécessite aucun prélèvement d'eau dans le milieu naturel, qu'il s'agisse de la ressource en eau souterraine ou superficielle.

Par ailleurs, hormis les eaux pluviales, l'exploitation du poste de démantèlement n'induit aucun rejet liquide dans le milieu naturel.

1.3.7 Réseaux et consommation

1.3.7.1 Nature, origine et volume d'eau utilisé

Le volume d'eau requis pour l'activité de démantèlement est limité à 30 et 50 m³ environ à chaque opération.

L'eau de lavage des cuves sera amenée sur site par un camion-citerne (pas de prélèvement d'eau sur site). Les eaux souillées seront récupérées par ce dernier et évacuées hors du site pour recyclage.

Les usages en eau sont limités aux besoins sanitaires. Le personnel aura accès aux sanitaires de l'aire de carénage alimentés en eau potable de la ville de Sète.

1.3.7.2 Rejets

Les eaux usées sanitaires (sanitaires et douches) sont récupérées et traitées au niveau de l'assainissement non collectif de l'aire de carénage.

Les eaux pluviales ruisselant sont récupérées par un réseau séparatif spécifique et restituées à la mer après traitement.

1.3.7.3 Gasoil

La consommation de gasoil sur le site sera limitée aux engins de levage, de la pelle-cisaille et des camions de déchets. La consommation est estimée à 300 l pour un démantèlement type.

Leur approvisionnement sera réalisé directement par camion-citerne double enveloppe sur le site. Il n'y aura pas de stockage de gasoil sur site. Le ravitaillement sera réalisé suivant la technique du bord à bord au-dessus d'un bac d'égoutture. Chaque engin disposera d'un kit anti-pollution. Enfin, du sable (à épandre sur une éventuelle fuite) est conservé sur le site pendant la durée du chantier.

1.3.7.4 Électricité

L'opération ne nécessite pas d'énergie électrique

1.3.7.5 Gaz

Le projet ne nécessite pas d'emploi de gaz de ville.

1.3.7.6 Télécommunications

Le site de carénage dispose d'une connexion téléphonique filaire.

Le site est accessible avec les opérateurs GSM habituels (SFR, Orange, Free, Bouygues, etc.)

1.3.8 Organisation des opérations de démantèlement

1.3.8.1 Accès au site

La zone de démantèlement sera accessible par voie terrestre via la route digue présente sur le Môle Saint-Louis. Cet accès sera utilisé :

- par les opérateurs intervenant sur site,
- pour l'évacuation des déchets issus du démantèlement.

L'accès depuis le Môle Saint-Louis est entièrement clôturé et aménagé d'un portail fermant à clé. L'accès, contrôlé, n'est possible que pendant les horaires d'ouverture du site.

De plus, l'aire de démantèlement est accessible par voie maritime pour l'acheminement des bateaux à démantelés sur site.

1.3.8.2 Période d'intervention et durée de campagne de démantèlement

Les opérations de démantèlement seront réalisées préférentiellement entre les mois d'octobre (inclus) et de mai (inclus).

La durée des travaux est étroitement liée à la nature des navires à démanteler. Ainsi, elle est comprise entre quelques jours (2 à 10 jours) pour les navires modestes en bois (bateau de pêche par exemple) à plusieurs semaines (3 mois environ) pour les péniches de 40 m.

L'organisation d'un chantier type peut ainsi être décomposée comme suit :

- Préparation de la base travaux (aire de démantèlement) 1 à 2 jours
- Opération de démantèlement 2 à 90 jours
- Nettoyage et fermeture du chantier 2 à 3 jours

Entre deux campagnes de démantèlement, le site continuera à être utilisé comme aire de carénage et/ou de stockage de matériel, à l'instar de la situation actuelle.

1.3.8.3 Horaires de fonctionnement

Les activités de démantèlement interviendront uniquement en période diurne, du lundi au vendredi, hors jours fériés, de 8h à 12h et de 13h à 18h

1.4 L'opération de démantèlement

Quel que soit le navire devant être démantelé, le déroulé des étapes peut être synthétisé comme suit :

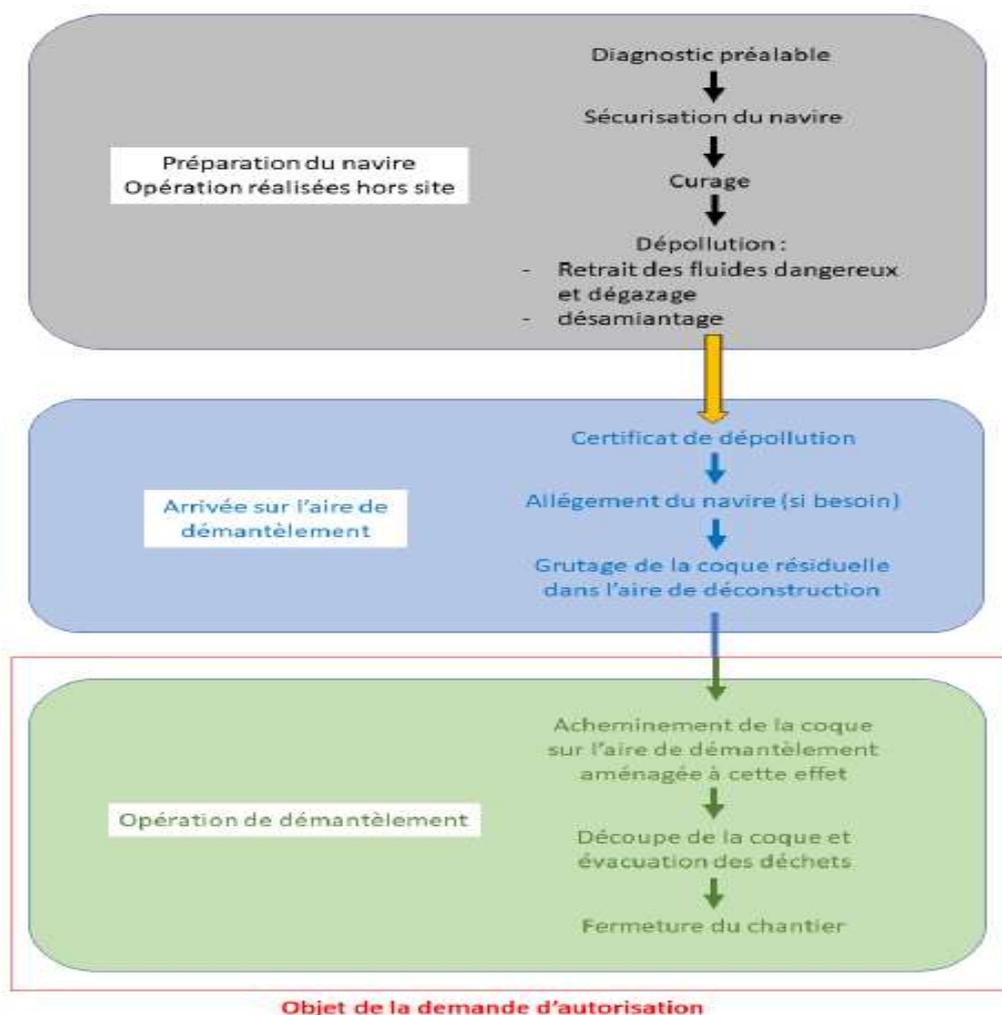


Figure 4 : Schéma du processus de démantèlement

1.4.1 Préparation de l'aire de démantèlement

Pour rappel, l'emprise au sol du poste, d'une superficie allant de 50 à 2 000 m², pourra être évolutive dans le temps et fonction du type de bateau à déconstruire.

L'emprise du chantier permet d'héberger l'ensemble des activités tout au long du processus de démantèlement du navire et d'avoir un stationnement et une circulation aisée des véhicules grâce à la présence d'une zone de manœuvre (limitation des risques de collisions).

Les premières opérations à réaliser pour établir le chantier seront donc :

- - la délimitation du poste de démantèlement par des barrières de sécurité amovibles ou un système équivalent,
- - la mise en place du dispositif de sécurité (défense incendie),
- - le positionnement des bennes de tri.

1.4.2 Préparation du navire (hors site)

Seuls les navires, préalablement curés et dépollués des fluides polluants, seront acceptés sur l'aire de démantèlement.

1.4.2.1 Le curage (opération réalisée au cas par cas)

L'étape de curage consiste à extraire du navire l'ensemble de son contenu mobile ou facilement démontable, tels que les déchets, les différents stocks de pièces détachées, les équipements électroniques ...

Cette étape de curage se fera en deux temps :

- **1^{er} temps** : retrait par des équipes spécialisées des déchets ou équipements dangereux dispersés en faible quantité dans le navire, tels que :

- Engins pyrotechniques (fusées de détresse, fumigènes).
- Pièces détachées amiantées (joints par exemple, tresses, ...).
- Les produits chimiques en pots ou bidons (peintures, solvants, dégrappants, ...).
- Les bouteilles de gaz (CO₂, R22, gaz de soudure, ...).
- La purge de l'installation frigorifique (R22).
- Les détecteurs à incendie ioniques.
- A l'issue de ce retrait, les éléments dangereux pouvant persister (comme des cloisons, faux plafonds ou des peintures amiantées), feront l'objet d'un marquage spécifique afin d'éviter qu'ils ne soient endommagés ou retirés lors du deuxième temps du curage.

- **2^{ème} temps** : retrait et tri de l'ensemble des déchets non dangereux (papier, bois, cartons, plastique, textile, ...)

Ces opérations de retrait initial sont réalisées sans porter atteinte aux structures du navire.

1.4.2.2 La dépollution

L'objectif de cette phase est de retirer l'ensemble des produits dangereux présents dans la structure du navire pour les envoyer en traitement dans des filières spécialisées.

La dépollution complète de la coque est réalisée par des équipes spécialisées et dûment qualifiées qui disposent des agréments nécessaires.

Les techniques mises en œuvre et les processus sont définis en fonction de la nature des produits à retirer et de la configuration des lieux, dans le respect de la réglementation en vigueur en respectant le principe de précaution afin de garantir une exposition aussi faible que possible.

1.4.2.3 La mise a terre du navire

Une fois curé et dépollué, le navire est remorqué jusqu'à la darse de l'aire de carénage.

Le navire est ensuite levé et positionné au sein de l'aire de démantèlement.

1.4.3 Déconstruction

Une fois le navire positionné sur l'aire de démantèlement, la déconstruction à proprement dite peut être engagée. Celle-ci comprend les étapes suivantes.

1.4.3.1 Réalisation du diagnostic amiante et plomb

Un diagnostic amiante et plomb sera réalisé au préalable à toute intervention sur le navire. En cas de présence d'amiante et de plomb, des opérations complémentaires de désamiantage sont engagées. Celles-ci sont confiées à une entreprise spécialisée.

Les déchets, triés à la source, sont évacués vers un centre de valorisation dûment autorisé.

1.4.3.2 Opération de dépollution complémentaire

Cette étape consiste à récupérer les fluides et produits polluants ne pouvant être atteints lors des phases préparatoires du navire. Les fluides et déchets sont stockés dans des contenants spécifiques étanches, régulièrement évacués du site pour valorisation.

1.4.3.3 Démantèlement du navire

Une fois la structure désamiantée et dépolluée, la découpe de la structure peut être engagée. Le matériel utilisé dépend de la nature des matériaux constituant le navire (scie, pelle-cisaille, etc.).

Les déchets sont triés à la source, par typologie de matériaux, dans des conteneurs étanches spécifiques (bennes). Ils sont ensuite évacués vers les filières correspondantes pour valorisation.

1.4.4 Fermeture du chantier

Au terme du chantier, l'aire de démantèlement est entièrement nettoyée et l'ensemble des déchets sont entièrement évacués.

De plus, les dispositifs de sécurité sont supprimés et stockés dans l'attente d'un nouveau chantier.

1.4.5 Gestion des déchets et résidus issu de l'exploitation de l'aire de démantèlement

Pendant l'ensemble du chantier de démantèlement, la gestion des déchets est un point central suivi par Port Sud de

Pendant la phase éventuelle de curage complémentaire du navire, les déchets non dangereux et DEEE (Déchets d'Équipements Électriques et Électroniques) seront triés puis stockés dans des bennes évacuées régulièrement vers des centres de traitement agréés.

Une benne sera mise à disposition par type de déchets :

- papier, bois et cartons ;
- plastiques / mobiliers/ tout venant ;
- métaux ferreux ;
- métaux non ferreux ;
- DEEE.

En dehors des bennes de collecte qui seront évacués régulièrement, il n'y aura pas de stockage de déchets sur site

Les déchets dangereux liquides (carburant, huile, eaux souillées) seront pompés par des camions hydrocureurs et évacués immédiatement.

L'ensemble des déchets dangereux fera l'objet d'un Bordereau de Suivi de Déchets Dangereux, qui sera centralisé auprès de Port Sud de France.

De manière générale, Port Sud de France suivra tout au long du démantèlement, les quantités de déchets émises (qu'ils soient dangereux ou non) ainsi que leur mode d'élimination ou de valorisation. L'ensemble des déchets générés sera tracé sur un registre.

1.5 La concertation

Il n'y a pas eu de réunion de concertation spécifique avec le public d'ailleurs non obligatoire légalement.

Par contre les échanges avec la Mairie de Sète ont été importants et fructueux. D'un avis défavorable émis par M^r le Maire de Sète le 21 décembre 2018 (cf page 54 dossier volume 2//4) à un accord le 19 juillet 2019 (ANNEXE 4-13). Le détail est dans le mémoire en retour du pétitionnaire.

1.6 Le cadre juridique de l'enquête

1.6.1 Nature juridique du projet

Le projet décrit une activité répondant aux critères d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) rubrique 2712 § 2.

Titre Ier : Installations classées pour la protection de l'environnement

Chapitre Ier : Dispositions générales

Section 2 : Nomenclature des installations classées

Article R511-9

La colonne "A" de l'annexe au présent article constitue la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

Annexe (1) à l'article R511-9

Modifié par Décret n°2018-900 du 22 octobre 2018 - art. 3

NOMENCLATURE DES INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET TAXE GÉNÉRALE SUR LES ACTIVITÉS POLLUANTES A-NOMENCLATURE DES INSTALLATIONS CLASSÉES

N°	Désignation de la rubrique	A, E, D, S, C (1)	Rayon (2)
2712	Installation d'entreposage, dépollution, démontage ou découpage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transports hors d'usage, à l'exclusion des installations visées à la rubrique 2719.		
	Dans le cas de véhicules terrestres hors d'usage, la surface de l'installation étant supérieure ou égale à 100 m ²	E	-
	Dans le cas d'autres moyens de transports hors d'usage autres que ceux visés aux 1 et 3, la surface de l'installation étant supérieure ou égale à 50 m ²	autorisation	2 km
	Dans le cas des déchets issus de bateaux de plaisance ou de sport tels que définis à l'article R. 543-297 du code de l'environnement :	E	
	a) Pour l'entreposage, la surface de l'installation étant supérieure à 150 m ²	E	-
	b) Pour la dépollution, le démontage ou le découpage	E4	-

1.6.2 Autorisation environnementale

Cette activité relève d'une autorisation environnementale demandée par Port Sud de France.

À compter du 1^{er} mars 2017, la procédure d'Autorisation Environnementale Unique a été généralisée sur le territoire national, après une phase de tests. Elle concerne entre autres les projets relevant du régime d'autorisation au titre de la nomenclature relative aux Installations Classées Pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'arrêté d'Autorisation Environnementale Unique permet de regrouper toutes les autorisations dans un seul acte administratif.

Elle est régie par l'article L.181 du code de l'environnement.

Titre VIII : Procédures administratives

Chapitre unique : Autorisation environnementale

Section 1 : Champ d'application et objet

Article L181-1

Créé par Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 - art. 1

L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire :

1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 ;

2° Installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 512-1.

Elle est également applicable aux projets mentionnés au deuxième alinéa du II de l'article L. 122-1-1 lorsque l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation est le préfet, ainsi qu'aux projets mentionnés au troisième alinéa de ce

L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients.

Cette autorisation décrite par l'article L.122.1 du code de l'environnement, est ou non accordée par le préfet après enquête publique.

Chapitre II : Evaluation environnementale

Section 1 : Etudes d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements

Article L122-1-1

Modifié par LOI n°2018-148 du 2 mars 2018 - art. 2 (V)

I.-L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières.

La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

La décision de refus d'autorisation expose les motifs du refus, tirés notamment des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement.

II.-Lorsqu'un projet soumis à évaluation environnementale relève d'un régime d'autorisation préalable qui ne répond pas aux conditions fixées au I, l'autorité compétente complète l'autorisation afin qu'elle y soit conforme.

Lorsqu'un projet soumis à évaluation environnementale relève d'un régime déclaratif, il est autorisé par une décision de l'autorité compétente pour délivrer le récépissé de déclaration, qui contient les éléments mentionnés au I.

Lorsqu'un projet soumis à évaluation environnementale ne relève d'aucun régime particulier d'autorisation ou de déclaration, il est autorisé par le préfet par une décision qui contient les éléments mentionnés au I.

III.-Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée.

L'étude d'impact, accompagnée de ces avis, est soumise à la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 lorsque le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, sauf si des dispositions particulières en disposent autrement.

L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation sollicitée fixe s'il y a lieu, par une nouvelle décision, les mesures à la charge du ou des maîtres d'ouvrage destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites, ainsi que les mesures de suivi afférentes.

IV.-Lorsqu'une décision d'octroi ou de refus d'autorisation d'un projet soumis à évaluation environnementale a été prise, l'autorité compétente en informe le public et les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1.

Sous réserve de dispositions législatives ou réglementaires particulières, et du secret de la défense nationale, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que les informations suivantes, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision :

1° Les informations relatives au processus de participation du public ;

2° La synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que leur prise en compte ;

3° Les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

1.6.3 Textes réglementant l'enquête publique

L'enquête publique est régie par les articles L.123 du code de l'environnement

Titre II : Information et participation des citoyens

Chapitre III : Participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement

Section 1 : Enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement

Sous-section 1 : Champ d'application et objet de l'enquête publique

Article L123-2

Modifié par LOI n°2018-1021 du 23 novembre 2018 - art. 6

I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1

Et

Chapitre unique : Autorisation environnementale

Section 3 : Instruction

Sous-section 2 : Phase d'enquête publique

Article R181-36

Modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 5

L'enquête publique est organisée selon les modalités du chapitre III du titre II du livre Ier, sous réserve des dispositions de l'article L. 181-10 ainsi que des dispositions suivantes :

1° Le préfet saisit le président du tribunal administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête en application de l'article R. 123-5 au plus tard quinze jours suivant la date d'achèvement de la phase d'examen ;

2° Le préfet prend l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête prévu par l'article R. 123-9 au plus tard quinze jours après la désignation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

3° L'avis d'enquête prévu par le I de l'article R. 123-11 mentionne, s'il y a lieu, que l'installation fait l'objet d'un plan particulier d'intervention en application de l'article L. 741

6 du code de la sécurité intérieure ;

4° Pour les projets relevant du 2° de l'article L. 181-1, les communes mentionnées au III de l'article R. 123-11 sont celles dont une partie du territoire est située à une distance, prise à partir du périmètre de l'installation, inférieure au rayon d'affichage fixé dans la nomenclature des installations classées pour la rubrique dont l'installation relève, auxquelles le préfet peut adjoindre d'autres communes par décision motivée.

1.6.4 Dispositions particulières

1.6.4.1 L'enquête publique

L'ordonnance en date du 14 juin 2019 de Mme le Président du Tribunal administratif de Montpellier désignant M. Bruno Méallonier en qualité de Commissaire enquêteur (ANNEXE 4-1).

1.6.4.2 Autorisation environnementale unique

Les projets soumis à la réalisation d'une Autorisation ou Déclaration au titre de la « Loi sur l'Eau », aussi appelés IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements) sont définis par la nomenclature dans l'article R.214-1 du Code de l'Environnement.

L'aire de démantèlement est implantée sur l'aire de carénage du Môle Saint-Louis, disposant d'un dispositif séparatif de collecte et de traitement des eaux pluviales. Port Sud de France prévoit de le moderniser, courant 2019. Les nouveaux équipements prendront en compte l'aire de démantèlement.

Ces travaux de modernisation envisagés ont été autorisés, au titre de la « Loi sur l'Eau », en septembre 2018.

Le projet d'aire de démantèlement n'induit pas de modification des bassins versants interceptés, des flux polluants à traiter, des débits ruisselés, ni de nouveaux points de rejet dans le milieu naturel.

Il ne relève donc pas du Régime d'Autorisation ou de Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau (IOTA), mais de la seule nomenclature des ICPE (cf § 1.7.2).

1.6.4.3 Procédure liée à l'autorisation environnementale unique

Le projet n'est concerné par aucune autre autorisation ou dérogation liée à la procédure de l'autorisation environnementale unique.

Réglementation	Critère d'intégration à l'autorisation environnementale unique	Situation du projet
Réserve naturelle (article R.181-15-3)	Modification de l'état ou de l'aspect d'une réserve naturelle nationale ou d'une réserve naturelle classée en Corse par l'Etat.	Non concerné.
Site Classé ou en instance de classement (article R.181-15-4)	Modification de l'état des lieux ou de l'aspect d'un site classé ou en instance de classement.	Le projet d'aire de démantèlement n'est pas intégré dans un site classé ou en instance de classement. Il est distant de 800 m environ du Site Classé « Fort Saint-Pierre et ses abords ». Aménagé au sein de l'aire de carénage, le projet n'est pas de nature à modifier les perceptions visuelles sur le secteur d'étude élargi, donc de dégrader l'aspect du Site Classé " Fort Saint-Pierre et ses abords " non concerné
Dérogation au titre des espèces protégées (article R.181-15-5)	Conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales ou végétales et de leurs habitats. Articles L.411 code de l'environnement.	Le projet s'inscrivant sur des terrains entièrement anthropisés, revêtus et dépourvus de végétation (aire de carénage revêtue), il ne comprend pas d'espèces floristiques protégées et n'est pas favorable aux différents compartiments faunistiques. Non concerné
Organismes génétiquement modifiés (article R.181-15-6)	Agrément pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés.	Non concerné
Activités relevant de l'article L.541-22 du Code de l'environnement (article R.181-15-7)	Plan de Gestion des Déchets.	Non concerné
Production d'électricité (article R.181-15-8)	Autorisation d'exploiter	Non concerné
Autorisation de défrichement (article R.181-15-9)	Autorisation de défrichement pour toute opération de destruction d'un état boisé d'un terrain ou la suppression de sa destination forestière. articles L.341-1 à L.342-1 et R.341-1 à R.341-9 du Code Forestier.	Le projet implanté sur des terrains entièrement anthropisés, revêtus et dépourvus de végétation (aire de carénage revêtue), il ne comprend pas de boisement. Il ne peut donc pas y avoir déboisement. Non concerné

1) Les projets relevant du régime d'Autorisation Environnementale Unique doivent faire l'objet d'une Evaluation Environnementale visant à préciser, après qualification du site et de son environnement, les incidences prévisibles du projet sur son environnement et les mesures envisagées pour les éviter, les réduire, voire les compenser.

En fonction des caractéristiques du projet, l'Evaluation Environnementale à produire peut correspondre :

- - soit à une étude d'impact telle que définie au l'article R.122-5 du Code de l'Environnement,
- - soit à une étude d'incidence environnementale telle que définie à l'article R.181-14 du Code de l'Environnement.

Les projets relevant de la réalisation d'une étude d'impact sont définis à l'annexe 1 de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Annexe à l'article R122-2

Modifié par Décret n°2019-190 du 14 mars 2019 - art. 6

CATÉGORIES de projets	soumis à évaluation environnementale	soumis à examen au cas par cas
1. Installations classées pour la protection de l'environnement	a) Installations mentionnées à l'article L. 515-28 du code de l'environnement.	a) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.
	b) Création d'établissements entrant dans le champ de l'article L. 515-32 du code de l'environnement, et modifications faisant entrer un établissement dans le champ de cet article (*).	b) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement (pour ces installations, l'examen au cas par cas est réalisé dans les conditions et formes prévues à l'article L. 512-7-2 du code de l'environnement).C1
	c) Carrières soumises à autorisation mentionnées par la rubrique 2510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et leurs extensions supérieures ou égales à 25 ha.	c) Extensions inférieures à 25 ha des carrières soumises à autorisation mentionnées par la rubrique 2510 de la nomenclature des ICPE
	d) Parcs éoliens soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2980 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.	
	e) Elevages bovins soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2101 (élevages de veaux de boucherie ou bovins à l'engraissement, vaches laitières) de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.	
	f) Stockage géologique de CO 2 soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2970 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.	

Le projet, tel que prévu par Port Sud de France, entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure « cas par cas ».

1.6.5 Documents cadres et règlement d'urbanisme

Le projet d'aire de démantèlement est compatible avec les orientations et dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône méditerranée 2016-2021

Le projet est compatible avec les principaux objectifs du Schéma de Mise en valeur de la Mer, inclus dans le SCOT du Bassin de Thau.

Le projet est compatible avec le PADD et le zonage du PLU de la commune de Sète.

Le projet ne recoupe aucun périmètre de protection de 500 m au titre des monuments historiques.

Un Plan de Prévention des Risques Naturels inondation a été arrêté en 2012 sur la commune de Sète. Les activités de l'aire de démantèlement seront suspendues dès lors que la vitesse du vent est supérieure à 100 km/h. Par ailleurs, en cas d'alerte météorologique (orange ou rouge), les activités seront arrêtées et les bennes de déchets évacuées.

Le traitement des déchets dangereux est pris en charge conformément au Plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD) approuvé en 2009. De plus en triant et éliminant les déchets pour valorisation, via les filières appropriées (cf page 21 dossier volume 3/4), le projet respecte le plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PPGDND) de l'Hérault et la classification de l'annexe II de l'article R.541-8 du code de l'environnement.

Article R541-8

Modifié par [Décret n°2016-288 du 10 mars 2016 - art. 6](#)

Au sens du présent titre, on entend par :

Déchet dangereux : tout déchet qui présente une ou plusieurs des propriétés de dangers énumérées à l'annexe III de la directive 2008/98/ CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives. Ils sont signalés par un astérisque dans la liste des déchets mentionnée à l'article R. 541-7.

Déchet non dangereux : tout déchet qui ne présente aucune des propriétés qui rendent un déchet dangereux.

Déchet inerte : tout déchet qui ne subit aucune modification physique, chimique ou biologique importante, qui ne se décompose pas, ne brûle pas, ne produit aucune réaction physique ou chimique, n'est pas biodégradable et ne détériore pas les matières avec lesquelles il entre en contact d'une manière susceptible d'entraîner des atteintes à l'environnement ou à la santé humaine.

Déchet ménager : tout déchet, dangereux ou non dangereux, dont le producteur est un ménage.

Déchet d'activités économiques : tout déchet, dangereux ou non dangereux, dont le producteur initial n'est pas un ménage.

Biodéchet : tout déchet non dangereux biodégradable de jardin ou de parc, tout déchet non dangereux alimentaire ou de cuisine issu notamment des ménages, des restaurants, des traiteurs ou des magasins de vente au détail, ainsi que tout déchet comparable provenant des établissements de production ou de transformation de denrées alimentaires.

1.7 La composition du dossier de demande d'autorisation environnementale unique

Elle est décrite par les articles R 181-13 et D 181-15-2 du code de l'environnement Section 2 : Demande d'autorisation Sous-section 2 : Dossier de demande

1.7.1 Article R 181-13

Modifié par Décret n°2018-1054 du 29 novembre 2018 - art. 4

La demande d'autorisation environnementale comprend les éléments communs suivants :

1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;

2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;

3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;

4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées ;

5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;

6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 122-3, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision ;

7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;

8° Une note de présentation non technique.

Le pétitionnaire peut inclure dans le dossier de demande une synthèse des mesures envisagées, sous forme de propositions de prescriptions de nature à assurer le respect des dispositions des articles L. 181-3, L. 181-4 et R. 181-43.

éléments demandés	position dans le dossier
1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses noms, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande	Volume 1/4 : Chapitre Volume 2/4 : Volet 2 – Chapitre I
2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement	Volume 1/4 : Chapitre Volume 2/4 : Volet II + Annexe 1
3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit	Volume 2/4 : Volet II + Annexes 0 et 4
4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées	Volume 2/4 : Volet 3
5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14	Volume 3/4
6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale ...	non concerné
7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5°	Cf. les différents volumes accompagnant la demande d'autorisation unique environnementale
8° Une note de présentation non technique.	Volume 1/4

1.7.2 Article D 181-15-2

Modifié par [Décret n°2018-797 du 18 septembre 2018 - art. 2](#)

Lorsque l'autorisation environnementale concerne un projet relevant du 2° de l'article [L. 181-1](#), le dossier de demande est complété dans les conditions suivantes.

I. – Le dossier est complété des pièces et éléments suivants :

1° Lorsque le pétitionnaire requiert l'institution de servitudes d'utilité publique prévues à l'article [L. 515-8](#) pour une installation classée à implanter sur un site nouveau, le périmètre de ces servitudes et les règles souhaités ;

2° Les procédés de fabrication que le pétitionnaire mettra en œuvre, les matières qu'il utilisera, les produits qu'il fabriquera, de manière à apprécier les dangers ou les inconvénients de l'installation ;

3° Une description des capacités techniques et financières mentionnées à l'article [L. 181-27](#) dont le pétitionnaire dispose, ou, lorsque ces capacités ne sont pas constituées au dépôt de la demande d'autorisation, les modalités prévues pour les établir au plus tard à la mise en service de l'installation ;

4° Pour les installations destinées au traitement des déchets, l'origine géographique prévue des déchets ainsi que la manière dont le projet est compatible avec les plans prévus aux [articles L. 541-11, L. 541-11-1, L. 541-13 du code de l'environnement](#) et [L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales](#) ;

5° Pour les installations relevant des articles [L. 229-5](#) et [L. 229-6](#), une description :

a) Des matières premières, combustibles et auxiliaires susceptibles d'émettre des gaz à effet de serre ;

b) Des différentes sources d'émissions de gaz à effet de serre de l'installation ;

c) Des mesures prises pour quantifier les émissions à travers un plan de surveillance qui réponde aux exigences du règlement prévu à l'article 14 de la directive 2003/87/ CE du 13 octobre 2003 modifiée. Ce plan peut être actualisé par l'exploitant sans avoir à modifier son autorisation ;

d) Un résumé non technique des informations mentionnées aux a à c ;

6° Lorsque le dossier est déposé dans le cadre d'une demande de modification substantielle en application de l'article [L. 181-14](#) et si le projet relève des catégories mentionnées à l'article [L. 516-1](#), l'état de pollution des sols prévu à l'article [L. 512-18](#).

Lorsque cet état de pollution des sols met en évidence une pollution présentant des dangers ou inconvénients pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques ou de nature à porter atteinte aux autres intérêts mentionnés à l'article [L. 511-1](#), le pétitionnaire propose soit les mesures de nature à éviter, réduire ou compenser cette pollution et le calendrier correspondant qu'il entend mettre en œuvre pour appliquer celles-ci, soit le programme des études nécessaires à la définition de telles mesures ;

7° Pour les installations mentionnées à la section 8 du chapitre V du titre Ier du livre V, les compléments prévus à l'article [R. 515-59](#) ;

8° Pour les installations mentionnées à l'article [R. 516-1](#) ou à l'article [R. 515-101](#), le montant des garanties financières exigées à l'article [L. 516-1](#) ;

9° Un plan d'ensemble à l'échelle de 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et terrains avoisinants et le tracé de tous les réseaux enterrés existants. Une échelle réduite peut, à la requête du pétitionnaire, être admise par l'administration ;

10° L'étude de dangers mentionnée à l'article [L. 181-25](#) et définie au III du présent article ;

11° Pour les installations à implanter sur un site nouveau, l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le pétitionnaire, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation ; ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le pétitionnaire ;

12° Pour les installations terrestres de production d'électricité à partir de l'énergie mécanique du vent :

a) Sauf dans le cas prévu au 13°, un document établi par le pétitionnaire justifiant que le projet est conforme, selon le cas, au règlement national d'urbanisme, au plan local d'urbanisme ou au document en tenant lieu ou à la carte communale en vigueur au moment de l'instruction ;

b) La délibération favorable prévue à l'article [L. 515-47](#), lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale ou une commune a arrêté un projet de plan local d'urbanisme avant la date de dépôt de la demande d'autorisation environnementale et que les installations projetées ne respectent pas la distance d'éloignement mentionnée à l'article [L. 515-44](#) vis-à-vis des zones destinées à l'habitation définies dans le projet de plan local d'urbanisme ;

c) lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation prévue par les articles [L. 621-32](#) et [L. 632-1](#) du code du patrimoine :

– une notice de présentation des travaux envisagés indiquant les matériaux utilisés et les modes d'exécution des travaux ;

– le plan de situation du projet, mentionné à l'article [R. 181-13](#), précise le périmètre du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques ;

– un plan de masse faisant apparaître les constructions, les clôtures et les éléments paysagers existants et projetés ;

– deux documents photographiques permettant de situer le terrain respectivement dans l'environnement proche et le paysage lointain ;

– des montages larges photographiques ou des dessins permettant d'évaluer dans de bonnes conditions les effets du projet sur le paysage en le situant notamment par rapport à son environnement immédiat et au périmètre du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques ;

d) Lorsque l'implantation des aérogénérateurs est prévue à l'intérieur de la surface définie par la distance minimale d'éloignement précisée par arrêté du ministre chargé des installations classées, une étude des impacts cumulés sur les risques de perturbations des radars météorologiques par les aérogénérateurs implantés en deçà de cette distance. Les modalités de réalisation de cette étude sont précisées par arrêté du ministre chargé des installations classées.

13° Dans les cas mentionnés au dernier alinéa de l'article [L. 181-9](#), la délibération ou l'acte formalisant la procédure d'évolution du plan local d'urbanisme, du document en tenant lieu ou de la carte communale ;

14° Pour les carrières et les installations de stockage de déchets non inertes résultant de la prospection, de l'extraction, du traitement et du stockage de ressources minérales, la demande d'autorisation comprend le plan de gestion des déchets d'extraction ;

15° Pour les projets d'exploitation souterraine de carrières de gypse situées dans le périmètre d'une forêt de protection définie à l'article [L. 141-1](#) du code forestier, le dossier contient les pièces suivantes :

– une description du gisement sur lequel porte la demande ainsi que les pièces justifiant son intérêt national au regard des documents mentionnés au I de l'article [R. 141-38-5](#) du code forestier ;

– l'analyse de l'incidence de l'opération sur la destination forestière des lieux et les modalités de reconstitution de l'état boisé au terme des travaux ;

– un document attestant que les équipements, constructions, aménagements et infrastructures indispensables à l'exploitation souterraine et à la sécurité de celle-ci, seront définis et utilisés de façon à limiter le plus possible l'occupation des parcelles forestières classées ;

– un document décrivant, pour les équipements, constructions, aménagements et infrastructures indispensables à l'exploitation souterraine et à la sécurité de celle-ci, les voies d'accès en surface que le pétitionnaire utilisera. En cas d'impossibilité de les établir dans l'emprise des voies ou autres alignements exclus du périmètre de classement ou, à défaut, dans celle des routes forestières ou chemins d'exploitation forestiers, le document justifie de cette impossibilité ;

16° Pour les installations d'une puissance thermique supérieure à 20 MW générant de la chaleur fatale non valorisée à un niveau de température utile ou celles faisant partie d'un réseau de chaleur ou de froid, une analyse coûts-avantages afin d'évaluer l'opportunité de valoriser de la chaleur fatale notamment à travers un réseau de chaleur ou de froid. Un arrêté du ministre chargé des installations classées et du ministre chargé de l'énergie, pris dans les formes prévues à l'article [L. 512-5](#), définit les installations concernées ainsi que les modalités de réalisation de l'analyse coûts-avantages ;

17° Pour les installations de combustion de puissance thermique supérieure ou égale à 20MW, une description des mesures prises pour limiter la consommation d'énergie de l'installation. Sont fournis notamment les éléments sur l'optimisation de l'efficacité énergétique, tels que la récupération secondaire de chaleur.

II. – Pour les installations mentionnées à la section 8 du chapitre V du titre Ier du livre V, le contenu de l'étude d'impact comporte en outre les compléments prévus au I de l'article R. 515-59.

III. – L'étude de dangers justifie que le projet permet d'atteindre, dans des conditions économiquement acceptables, un niveau de risque aussi bas que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques et de la vulnérabilité de l'environnement de l'installation.

Le contenu de l'étude de dangers doit être en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés à l'article [L. 181-3](#).

Cette étude précise, notamment, la nature et l'organisation des moyens de secours dont le pétitionnaire dispose ou dont il s'est assuré le concours en vue de combattre les effets d'un éventuel sinistre. Dans le cas des installations figurant sur la liste prévue à l'article L. 515-8, le pétitionnaire doit fournir les éléments indispensables pour l'élaboration par les autorités publiques d'un plan particulier d'intervention.

L'étude comporte, notamment, un résumé non technique explicitant la probabilité et la cinétique des accidents potentiels, ainsi qu'une cartographie agrégée par type d'effet des zones de risques significatifs.

Le ministre chargé des installations classées peut préciser les critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour l'établissement de l'étude de dangers, par arrêté pris dans les formes prévues à l'article L. 512-5.

Pour certaines catégories d'installations impliquant l'utilisation, la fabrication ou le stockage de substances dangereuses, le ministre chargé des installations classées peut préciser, par arrêté pris en application de l'article L. 512-5, le contenu de l'étude de dangers portant, notamment, sur les mesures d'organisation et de gestion propres à réduire la probabilité et les effets d'un accident majeur.

éléments demandés	position dans le dossier
1° Lorsque le pétitionnaire requiert l'institution de servitudes d'utilité publique prévues à l'article L. 515-8 pour une installation classée à implanter sur un site nouveau, le périmètre de ces servitudes et les règles souhaitées	Sans objet.
2° Les procédés de fabrication que le pétitionnaire mettra en œuvre, les matières qu'il utilisera, les produits qu'il fabriquera, de manière à apprécier les dangers ou les inconvénients de l'installation Volume 2/4 : Volet 3	Volume 2/4 : Volet 3
3° Une description des capacités techniques et financières mentionnées à l'article L. 181- dont le pétitionnaire dispose, ou, lorsque ces capacités ne sont pas constituées au dépôt de la demande d'autorisation, les modalités prévues pour les établir. Dans ce dernier cas, l'exploitant adresse au préfet les éléments justifiant la constitution effective des capacités techniques et financières au plus tard à la mise en service de l'installation	Volume 2/4 : Volet 2
4° Pour les installations destinées au traitement des déchets, l'origine géographique prévue des déchets ainsi que la manière dont le projet est compatible avec les plans prévus aux articles L. 541-11, L. 541-11-1, L. 541-13 du code de l'environnement et L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales	Volume 2/4 : Volet 2 (origine des déchets : navires du Port de Sète)
5° Pour les installations relevant des articles L. 229-5 et L. 229-6	Non concerné
6° Lorsque le dossier est déposé dans le cadre d'une demande de modification substantielle en application de l'article L. 181-14 et si le projet relève des catégories mentionnées à l'article L. 516-1, l'état de pollution des sols prévu à l'article L. 512-18.	Non concerné
7° Pour les installations mentionnées à la section 8 du chapitre V du titre Ier du livre V, les compléments prévus à l'article R. 515-59	Non concerné.

8° Pour les installations mentionnées à l'article R. 516-1 ou à l'article R. 515-101, les modalités des garanties financières exigées à l'article L. 516-1, notamment leur nature, leur montant et les délais de leur constitution	Volume 2/4 : Volet 3 – Chapitre IX
9° Un plan d'ensemble à l'échelle de 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et terrains avoisinants et le tracé de tous les réseaux enterrés existants. Une échelle réduite peut, à la requête du pétitionnaire, être admise par l'administration	Volume 2/4 : Volet II + Annexe 3
10° L'étude de dangers mentionnée à l'article L. 181-25 et définie au III du présent article	Volume 4/4
11° Pour les installations à implanter sur un site nouveau, l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le pétitionnaire, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le pétitionnaire	Volume 2/4 : Annexe 5
12° Pour les installations terrestres de production d'électricité à partir de l'énergie mécanique du vent Non concerné	Non concerné
13° Dans les cas mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 181-9, la délibération ou l'acte formalisant la procédure d'évolution du plan local d'urbanisme, du document en tenant lieu ou de la carte communale. Non concerné	Non concerné
14° Pour les carrières et les installations de stockage de déchets non inertes résultant de la prospection, de l'extraction, du traitement et du stockage de ressources minérales, la demande d'autorisation comprend le plan de gestion des déchets d'extraction. Non concerné	Non concerné

1.8 Le maître d'ouvrage, compétence et capacité financière

1.8.1 Le porteur du projet

Raison sociale	Port Sud de France
Forme juridique	Etablissement Public à Caractère Industriel
Représentant légal	Olivier Carmes Directeur général
Siège social	201, avenue de la Pompignane 34000 MONTPELLIER N°SIRET 501 700 595 00025
Dossier suivi par	Mme Géraldine LAMY
	Responsable environnement Direction de l'aménagement 1 Quai Philippe Régy – 34 200 Sète Tel : 04.67.46.34.04 lamy.geraldine@portsuddefrance

1.8.2 Compétence

Port Sud de France dispose d'une expérience forte dans le démantèlement in-situ de navires, car plusieurs navires ont déjà été démantelés selon ce principe dans l'emprise du port.

Port Sud de France a obtenu quatre autorisations temporaires d'exploiter une installation de démantèlement au titre de la rubrique ICPE n°2712-2. Les arrs préfectoraux correspondants sont :

- 2012-I-1622 AUBORD
- 2103-I-144 PSDF
- 2013-1-2008 PETROFER
- 2015-1-1995 PSDF

1.8.3 Moyens matériels

Les opérations de démantèlement seront réalisées sous la supervision de Port Sud de France. Les travaux seront confiés à une ou plusieurs entreprises spécialisées, retenues suite à une consultation (marché public). Dans ce cadre, chaque entreprise retenue devra justifier :

- de son savoir-faire et de son expérience,
- des moyens matériels et humains mis à disposition lors du chantier,
- de l'organisation proposée.

En complément, l'entreprise devra préciser, dans son mémoire technique :

- les moyens envisagés pour prévenir tout risque de pollution,
- les moyens curatifs prévus en cas de déversement accidentel,
- les modalités de prise en compte et de mise en œuvre des mesures environnementales définies dans l'étude d'incidences environnementales,
- les modalités de prise en compte des autres activités présentes au sein de l'aire de carénage,
- les modalités de tri à la source, de collecte et de valorisation des déchets.

Ces différents éléments seront contractualisés à travers un Plan d'Assurance Environnement ou autre document équivalent.

En cas de non-respect des prescriptions environnementales, des pénalités financières seront appliquées, pénalités pouvant aller jusqu'à la rupture du contrat.

1.8.4 Personnel

Lors des opérations de démantèlement, les moyens humains mis à dispositions par Port Sud de France seront les suivants :

- un responsable de l'activité en charge de la supervision du chantier,
- les services Support et QHSE en charge du contrôle du respect des prescriptions environnementales et de la réglementation.

Classiquement, sur ce type d'opération, les moyens mis à disposition par les entreprises mandatées sont les suivants :

- un chef de chantier,
- un à trois opérateurs pour le curage et la récupération des fluides n'ayant pu être récupérés avant démantèlement,
- un conducteur d'engins,
- un conducteur de grue,
- un conducteur de camion pour l'évacuation des déchets.

L'ensemble des opérations sécurité et santé sera supervisé par le chef de chantier assisté d'un responsable QHSE qui établiront le plan de prévention, donneront des consignes au chef de chantier et aux opérateurs et qui fera des visites de contrôles régulières. Les effectifs pourront varier en fonction de la taille du navire. Il pourra y avoir entre 5 et 10 personnes travaillant simultanément sur le chantier de démantèlement.

1.8.5 Capacité financière

Les chiffres d'affaires de Port Sud de France sur les dernières années sont les suivants :

Année	Montant du chiffre d'affaires en k€	chiffre d'affaires
2017		18 860k€
2016		18 056k€
2015		17 700k€
2014		16 226k€

Chiffre d'affaires annuel de Port Sud de France

(Source : Port Sud de France)

1.8.6 Assurances

Port Sud de France a souscrit auprès de la société ZURICH, un contrat d'assurance responsabilités civiles comprenant notamment la garantie atteinte à l'environnement.

Port Sud de France, exigera des prestataires et sous-traitants intervenant dans les différentes opérations de démantèlement :

- une assurance des responsabilités civiles, pour couvrir tous les dommages corporels, matériels et immatériels, consécutifs ou non, causés aux tiers, à Port Sud de France, ainsi que toute atteinte accidentelle ou non causé à l'environnement, que ceux-ci soient de leur fait, du fait de leurs préposés ou de leurs sous-traitants ou du fait des personnes qu'ils auraient laissé pénétrer sur le site, ou du fait des biens dont ils ont la garde ;
- une attestation de leur assureur responsabilités civiles précisant expressément d'une part que les opérations de démantèlement de l'embarcation concernée sont bien garanties par leurs soins, indiquant également d'autre part les conditions d'assurances et les capitaux assurés.

1.9 Etude des dangers

1.9.1 Identification des potentiels de dangers

1.9.1.1 Les dangers internes

Localisation	Activité	Danger	Risque	Cause
Opérations de démantèlement	Dépollution et vidange des fluides	Présence de liquides inflammables en quantité très faible quantité (gasoil, huile hydraulique...).	Départ d'incendie en cas d'ignition.	Court-circuit électrique, foudre ou source de chaleur.
		Pollution du sol et des eaux par les résidus polluants.	Déversement des fluides résiduels lors de la manutention du bateau ou des opérations de démantèlement.	Défaillance du matériel. Erreur humaine.
	Découpe de la structure et coque	Blessure et Ecrasement	Ecrasement par des chutes de pièces de la structure coque en cours de grutage et cisailage.	Chute d'objets. Erreur humaine. Défaillance du matériel
	Tri et stockage des déchets	Présence de matériaux combustibles	Départ d'incendie en cas d'ignition des matériaux combustibles (polystyrène, bois, ...) dans les bennes de tri sélectif.	Foudre. Apport d'une source de chaleur
		Pollution du sol et des eaux par les résidus polluants	Déversement accidentel ou d'égouttures (huiles usagées, gasoil, fluides hydrauliques) contenues dans les pièces moteur du bateau.	Fluide non accessible lors de l'opération de dépollution. Défaillance du matériel. Erreur humaine
Equipements annexes	Engins de manutention	Blessure et écrasement	Ecrasement ou blessure par l'engin ou son équipement	Présence de personnel à pied dans la zone de manutention. Défaillance du matériel. Erreur humaine
	Distribution de carburant	Présence de liquide inflammable	Départ d'incendie en cas d'ignition et de fuite de carburant	Court-circuit électrique, à la foudre ou une source de chaleur
		Pollution du sol et des eaux par les résidus polluants	Fuite ou déversement de gasoil	Défaillance du matériel. Erreur humaine
	Circulation sur voirie : livraison et expédition	Idem engin	Accident corporel	Présence de personne à pied et de véhicules. Défaillance du matériel. Erreur humaine

1.9.1.2 Les dangers externes

Type	Danger	Conséquence	Commentaire
Environnement naturel	Tempête / vent	Chute d'objet et du matériel. Envol de déchet et poussières	Arrêt des activités en cas d'alerte météorologique et lorsque les vents sont supérieurs à 90 km/h.
	Foudre	Incendie. Electrification	D'après la base de données Météorage, l'activité orageuse sur Sète est supérieure à la moyenne nationale avec une probabilité d'un arc de retour 1645 ans.
	Sismique	Chute d'objet et du matériel	Sète est situé en zone I à sismicité très faible mais non négligeable. L'installation est classée zone 2 (risque faible) : risque minime en cas de défaillance de l'installation
	Inondation	Lessivage de la zone entraînant une pollution des eaux.	La probabilité d'une tempête pendant la réalisation des campagnes de démantèlement est faible, les campagnes, de quelques jours, étant programmées préférentiellement hors périodes d'aléa climatique.
	Transport	Collision entre camions. Incendie. Explosion. Pollution du sol	La collision entre engin/camion de carburant représente un risque.
	Chute d'avions	Explosion	La probabilité d'une chute d'avion est négligeable sur le site (faible surface) et pendant les campagnes de démantèlement.
Environnement Humain	Technologiques / industriels	Incendie	L'activité industrielle à proximité immédiate pouvant présenter un risque réel est le stockage de carburant et de l'aire d'avitaillement. Cette installation est couverte par l'arrêté du 18/06/1997 n 97 – I – 1564.
		Collision	L'aire de démantèlement sera implantée sur l'aire de carénage (co-activité) il existe donc un risque de dérive des engins liés à la maintenance des navires sur l'aire de carénage entraînant une collision avec le navire en cours de démantèlement.
		Incendies	Les activités de carénage à proximité immédiate du site constituent une source de risque d'incendie en cas de feu sur un bateau.
	Acte de malveillance		Le site est clôturé et l'accès des contrôlés

1.9.2 Réduction des potentiels de dangers

1.9.2.1 Les dangers internes

Localisation	Activité	Danger	Risque	Mesure préventive / Protection / Intervention
Opérations de démantèlement	Dépollution et vidange des fluides	Présence de liquides inflammables en quantité très faible quantité (gasoil, huile hydraulique...).	Départ d'incendie en cas d'ignition.	Interdiction de fumer, protocole sécurité. Pas de source électrique. Personnel formé et compétent. Extincteurs / fiche réflex
		Pollution du sol et des eaux par les résidus polluants.	Déversement des fluides résiduels lors de la manutention du bateau ou des opérations de démantèlement.	Terrain d'implantation de l'aire de démantèlement entièrement revêtu. Site équipé d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales, disposant d'un dispositif permettant de stocker une éventuelle pollution accidentelle. Personnel formé et compétent. Aucun stockage fixe des fluides ne réalisé sur le site. Kit antipollution / Sables / fiche réflex
	Découpe de la structure et coque	Blessure et Ecrasement	Ecrasement par des chutes de pièces de la structure coque en cours de grutage et cisailage.	Personnel formé et compétent. Interdiction de survol de personnel avec des charges. Outils adaptés et conformes à la réglementation
	Tri et stockage des déchets	Présence de matériaux combustibles	Départ d'incendie en cas d'ignition des matériaux combustibles (polystyrène, bois, ...) dans les bennes de tri sélectif.	Interdiction de fumer, permis de feu. Pas de source électrique. Distance de sécurité. Extincteurs / fiche réflex
Pollution du sol et des eaux par les résidus polluants		Déversement accidentel ou d'égouttures (huiles usagées, gasoil, fluides hydrauliques) contenues dans les pièces moteur du bateau.	Navires arrivant sur site dépollués et vidés des substances polluantes (volumes résiduels très faibles). Enlèvement en flux tendu et bâché (envol et de pollution du sol). Aucun stockage fixe des fluides ne sera réalisé sur le site. Zone sur rétention et bacs étanches pour les déchets dangereux. Kit antipollution / Sables / fiche réflex	

Localisation	Activité	Danger	Risque	Mesure préventive / Protection / Intervention
Equipements annexes	Engins de manutention	Blessure et écrasement	Ecrasement ou blessure par l'engin ou son équipement	Zone délimitée avec accès restreint (affichage). Conducteur formé et habilité. Outils adaptés et conformes à la réglementation. Signal de recul. Interdiction de survol de personnel avec des charges.
	Distribution de carburant	Présence de liquide inflammable	Départ d'incendie en cas d'ignition et de fuite de carburant	Aucun stockage fixe des fluides ne sera réalisé sur le site. Interdiction de fumer, permis de feu, protocole sécurité. Pas de source électrique. Personnel formé. Extincteurs / fiche réflexe / SDIS
		Pollution du sol et des eaux par les résidus polluants	Fuite ou déversement de gasoil	Aucun stockage fixe des fluides ne sera réalisé sur le site. Personnel compétent. Zone étanche équipée d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales, permettant, le cas échéant, le confinement d'une pollution accidentelle. Kit antipollution / Sables / fiche réflexe
	Circulation sur voirie : livraison et expédition	Idem engin	Accident corporel	. ou travailler dans la zone d'orientation de l'engin

1.9.2.2 Les dangers externes

Type	Danger	Conséquence	Mesures préventives
Environnement naturel	Tempête / vent	Chute d'objet et du matériel. Envol de déchet et poussières	La grue et l'engin ne fonctionneront pas lorsque la vitesse du vent sera supérieure à 90 km/h.
	Foudre	Incendie. Electrification	La probabilité est très faible et l'opération très courte (quelques jours à quelques semaines).
	Sismique	Chute d'objet et du matériel	Règlement relatif aux circulations aux abords du navire à démanteler.

Type	Danger	Conséquence	Mesures préventives
	Inondation	Lessivage de la zone entraînant une pollution des eaux.	L'occurrence de ce phénomène extérieur n'est pas maîtrisable par Port Sud de France. PORT SUD DE FRANCE prévoit les actions suivantes pour limiter au maximum le risque inondation :- être en relation quotidiennement avec la Capitainerie du Port, afin qu'elle l'informe des prévisions de risques éventuels en matière d'intempéries et de risque inondation ; - quantité de produits dangereux très faible et évacués au fil de l'eau.- repli des bennes et engins en cas d'annonce d'intempéries exceptionnelles, nettoyage du site.
	Transport	Collision entre camions. Incendie. Explosion. Pollution du sol	La voie pavée de l'accès rend les vitesses de circulation très faibles et le site ne se prête pas à une vitesse supérieure à 10 km/h. La zone sera délimitée. Les enlèvements de bennes programmées en dehors des heures d'approvisionnement en carburant. Protocole de sécurité.
	Chute d'avions	Explosion	Aucune.
Environnement Humain	Technologiques / industriels	Incendie	La zone d'exploitation sera reculée par rapport aux bâtiments à proximité (application d'une marge de recul de 15 m minimum par rapport au dépôt d'hydrocarbures et à l'aire d'avitaillement).
		Collision	Matérialisation de l'aire de démantèlement et mise en place de dispositifs de sécurité. Mise en place d'un plan de circulation. Information et sensibilisation du personnel intervenant sur site.
		Incendies	Présence d'extincteur, personnel et consigne d'intervention. Distance de sécurité entre bateau / zone de démantèlement. SDIS
	Acte de malveillance		Des mesures sont mises en place pour prévenir les intrusions et la malveillance au sein du site (site clos : clôture et portail fermé, ainsi que présence de salariés sur le site en journée et existence de caméra de vidéosurveillance).

1.10 Enjeux environnementaux

1.10.1 Les impacts en matière de risques

1.10.1.1 Accessibilité, topographie et géologie

L'aire de démantèlement sera installée à l'extrémité du Môle de Saint-Louis, dans l'enceinte de l'aire de carénage dédiée aux navires professionnels et aux péniches, au pied du Môle Saint-Louis, au niveau de la zone de stationnement des péniches. Ce secteur est d'ores et déjà exploité pour des activités industrielles à l'écart des zones urbaines (premières habitations distantes de 500 m environ). Le site est bordé par la digue du Môle Saint-Louis et le port de plaisance à l'arrière, l'aire de carénage des navires de plaisance, le dépôt d'hydrocarbures au nord, l'aire d'avitaillement et l'école de navigation au sud.

Le site est accessible depuis la mer via la darse de l'aire de carénage et par voie terrestre depuis la route sur digue du Môle Saint-Louis. Cette voie pavée est touristique et accueille des zones de stationnements. Elle permet également la desserte du Port de Plaisance.

La topographie du site (zone urbanisée artificielle) est plate, et surélevée de 1 à 2 m par rapport au niveau de la mer, configuration favorable pour la mise à terre des navires.

L'aire de carénage a été aménagée sur des remblais d'origine anthropique et est revêtue sur sa globalité

1.10.1.2 Eaux

Le site de projet est entièrement imperméabilisé et équipé d'un dispositif de gestion et de traitement des eaux pluviales, le niveau de contrainte est considéré comme non significatif vis-à-vis des eaux souterraines, de même que leur vulnérabilité. La qualité des eaux souterraines au droit du projet est bonne.

L'aire de carénage est longée par la masse d'eau de transition « De Sète à Frontignan » (codifiée FRDC02E au SDAGE RM 2016-2021), limitrophe à la zone d'étude. Les niveaux de sensibilité des eaux de transition vis-à-vis de l'hydrodynamisme sont considérés comme forts et induisent un niveau de contraintes faible dans le cadre du projet (les eaux pluviales sont déjà gérées et traitées). La qualité des eaux de transition à proximité de la zone d'étude est qualifiée de bonne. Le niveau d'enjeux liés à la préservation de la qualité des eaux de transition peut être qualifié de fort.

Plusieurs zones de baignades sont identifiées à proximité de la zone d'étude. Les activités de pêche et de baignade sont interdites dans les canaux du port.

Un Plan de Prévention des Risques Naturels inondation a été arrêté en 2012 sur la commune de Sète. La zone d'étude est identifiée en aléa inondation par submersion modéré en secteur à enjeux forts, avec un terrain naturel compris entre 1,5 et 2 m NGF.

1.10.1.3 Milieux naturels, agriculture et sylviculture

Le projet ne concerne aucun milieu agricole, forestier ou naturel et aucune espèce floristique et/ou habitat naturel, y compris sur ses franges. Du fait des activités industrielles présentes, il est peu favorable aux espèces animales.

1.10.1.4 Activités

Dans un contexte économique difficile depuis plusieurs années, la pérennisation des emplois constitue un enjeu fort.

1.10.1.5 Paysages, patrimoine et cadre de vie

Le périmètre du projet recoupe le site patrimonial « Secteur 2c du Port, des Canaux et des Bassins » et est limitrophe avec le site inscrit des « Quais bordant le canal et le vieux bassin ».

Toutefois, le site ne recoupe aucun périmètre de protection de 500 m d'un Monument Historique.

Protégé visuellement par le Môle Saint-Louis, le périmètre de projet n'est pas visible depuis terre.

1.10.2 Mesures d'évitement et de réduction

1.10.2.1 Mesure d'évitement en amont du projet : le choix du site

Le site retenu pour l'implantation de l'aire de démantèlement des navires s'inscrit à l'intérieur du périmètre de l'aire de carénage et dispose à ce titre :

- des traitements adéquats des eaux pluviales,
- d'une plate-forme technique imperméabilisée (le site étant entièrement revêtu),
- des dispositifs de sécurité,
- des équipements nécessaires.

s'inscrit à l'écart :

- des zones touristiques, (n'est pas visible de l'extérieur du site)
- des zones habitées,
- des espaces naturels sensibles,
- du patrimoine architectural remarquable protégé.

et ne consomme pas d'espace naturel, agricole ou forestier.

La configuration du site permet de confiner au niveau de l'aire de carénage les émissions sonores et les émissions de poussières induites par la déconstruction des navires.

1.10.2.2 Mesures envisagées

Par expérience, Port Sud de France envisage les mesures suivantes (liste non exhaustive) :

- Mesures en faveur des eaux
 - ⊕ les déchets susceptibles d'être souillés seront prélevés, triés et entreposés dans des contenants adaptés, positionnés sur des bacs de rétention étanches,
 - ⊕ le nombre de véhicules circulant sur site sera limité (camions évacuant les déchets et pelle à cisaille),
 - ⊕ le site sera gardé propre (nettoyage régulier du sol),
 - ⊕ les navires seront, si possible, dépollués avant leur arrivée sur site,
 - ⊕ les opérations de nettoyage des cales des bateaux seront réalisées en circuit fermé.
- ⊕ Les eaux pluviales ruisselant sur la plate-forme technique seront dirigées gravitairement vers le réseau de collecte des eaux pluviales et traitées avant restitution dans le milieu naturel.
- Mesures en faveur des sols
 - ⊕ L'aire de démantèlement est entièrement revêtue. De ce fait, il n'y a pas de risque de pollution des sols.
- Mesures en faveur de la réduction des émissions sonores
 - ⊕ L'aire de démantèlement sera positionnée au pied du Môle, celui-ci jouant le rôle d'écran acoustique en faveur du port de plaisance situé en arrière.
 - ⊕ Les engins de chantier répondront aux normes en vigueur. Les travaux seront réalisés uniquement de jour.
- Mesures en faveur de la réduction des poussières à la source
 - Les opérations de découpe peuvent être à l'origine d'émissions de poussières. Il sera privilégié, lorsque cela est possible, des équipements disposant d'un système d'aspiration. A noter que la dispersion des poussières sera limitée mécaniquement du fait de la présence du mur du Môle Saint-Louis. Les activités seront suspendues par grand vent.

1.10.2.3 Enjeux environnementaux et mesures d'évitement

Objectifs de la mesure	Principes de mesures proposées
Climat, énergie, qualité de l'air, odeurs : Réduire les émissions de GES- Ne pas induire de dégradation de la qualité de l'air	- Engins et véhicules conformes aux normes en vigueur, régulièrement entretenus et contrôlés- Consignes d'arrêt du moteur à l'arrêt et de respect des vitesses de circulation- Nettoyage du sol régulier pour éviter l'envol de poussière- Découpe des navires
Ressources en eaux, milieux aquatiques et sols : - Préserver la qualité des eaux superficielles, de transition et souterraines- Préserver les milieux aquatiques et connexes présentant des enjeux. - Préserver la fonctionnalité des masses d'eau.	- Aire de démantèlement étanche, dotée d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales- Dépollution préalable du navire- Chantier de courte durée- Tri et évacuation des déchets souillés au fil de l'eau- Entretien du séparateur /déboureur
Activités touristiques : Réduire les sources de pollution- Préserver les eaux de baignade	- Projet visant à traiter les navires abandonnés (et souvent ruinés ou partiellement immergés) pouvant être sources de pollution du milieu marin- Dans la mesure du possible, les opérations de démantèlement seront réalisées hors période de baignade (c'est-
Milieux naturels : - Préserver les habitats et les milieux	- Limiter les impacts sur les espèces- Choix du site d'implantation de l'aire de démantèlement- Pas de création de nouvelle zone artificialisée
Paysage et patrimoine bâti : - Préserver le paysage- Réduire autant que possible l'impact sur les bâtis existants	- Sans objet, l'impact sur le paysage étant négligeable le projet n'introduit pas de modification notable de l'état initial et le positionnement du site en contrebas du môle Saint-Louis supprime tout impact visuel)
Déchets : - Gérer et valoriser les déchets	- Consignes et formation au tri des déchets- Choix de contenants et filières adaptées au type de déchets (valorisation des déchets) - Évacuation des déchets au fil de l'eau- Traçabilité (registre)
Cadre de vie : - Préserver la cadre de vie, - Limiter les nuisances	- Engin et véhicule aux normes d'émission CE, entretenus et contrôlés- Fonctionnement en journée du lundi au vendredi- Consignes d'arrêt du moteur à l'arrêt et de respect des vitesses- Travaux réalisés de jour- Pas de mise en place d'éclairage fixe- Suivi des niveaux sonores conformément aux dispositions réglementaires.
Trafic et sécurité des personnes : - Préserver la sécurité des personnes	- Respect des consignes de sécurité, - Maintien des barrières de sécurité vis à vis des usagers de l'aire de carénage, - Prise en compte de la période touristique dans le phasage des travaux (afin d'éviter la circulation des poids lourds sur la digue du Môle en période de pointe touristique).- Cf. mesure bruit, air et eau

1.10.2.4 Incidences résiduelles attendues après application des mesures d'évitement et de réduction

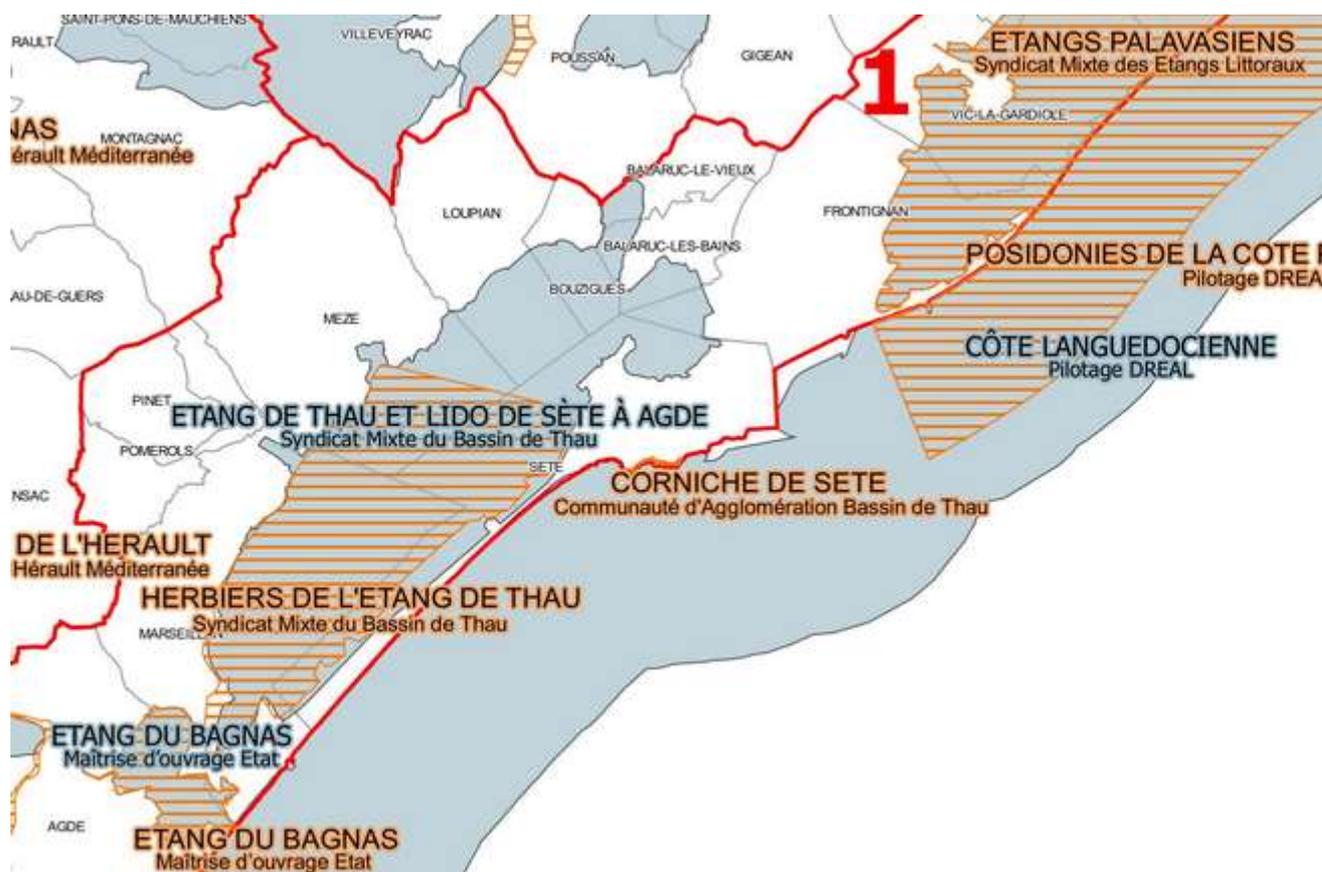
Thématique	Incidence résiduelle
Qualité de l'air / climat :	
-Émissions de GES	Non significative
-Émissions de poussières	Non significative à faible
Eau / sol :	
-Incidence quantitative	Non significative
-Incidence sur les débits ruisselés	Nulle
-Incidence qualitative	Non significative
-Incidence sur les sols	Nulle
Zone de baignade	Nulle
Bruit et vibration	Non significative à faible.
Déchets	Faible
Paysage, patrimoine	Non significative
Trafic	Non significative
Énergie	Non significatif
Environnement naturel	Non significatif
Odeur, Luminosité	Nulle
Santé	Nulle

1.11 Incidences sur le site Natura 2000

La présente évaluation a été réalisée conformément aux articles 6.3 et 6.4 de la directive «Habitats » (92/43/CEE) et l'article L. 414.4 du Code de l'Environnement.



geoportail



<http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Nature-et-Biodiversite/Natura-2000/Le-reseau-Natura-2000/Carte-des-sites-Natura-2000-de-l-Herault>

	Numéro	Nom du site	Distance par rapport au projet
ZSC Directive «Habitat»	FR9102002	Corniche de Sète	800 m
	FR9101411	Herbiers de l'étang de Thau	3,9 km
	FR9101410	Étangs palavasiens	6 km
	FR9101413	Posidonies de la côte palavasienne	5,8 km
ZPS Directive «Oiseaux»	FR9110042	Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol	6 km
	FR9112018	Étang de Thau et lido de Sète à Agde	2,3 km
	FR9112035	Côte languedocienne	50 m

Liste des sites Natura 2000 à proximité de la zone d'étude
(Source : Picto Occitanie)

	Numéro	Nom du site	Distance par rapport au projet
ZNIEFF I	910014602	Étang de Thau	2,3 km
	910006978	Salins et bois de Villeroy	4,8 km
	910030164	Étang d'Ingril-sud	7,7 km
	910008364	Corniche de Sète	800 m
ZNIEFF II	910006980	Complexe paludo-laguno-dunaire de Bagnas et de Thau	4 km
	91M000000	Les Aresquiers	3,8 km
	910010743	Complexe paludo-laguno-dunaire des étangs montpelliérains	6 km

Liste des ZNIEFF localisées à proximité de la zone d'étude
(Source : Picto Occitanie)

Le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence significative sur les habitats ou les espèces d'intérêt communautaire des sites NATURA 2000.

2 L'organisation et le déroulement de l'enquête

2.1 L'organisation de l'enquête

Par décision du 14 juin 2019, Madame le Président du Tribunal administratif de Montpellier a désigné comme commissaire enquêteur M. Bruno Méallonier ingénieur retraité sous le N° E18000100/34 (ANNEXE 4-1).

Une réunion préliminaire s'est tenue le 19 juin 2019 à la préfecture de l'Hérault, autorité organisatrice, entre M^{me} Catherine Albaret et le commissaire enquêteur. L'objet de l'enquête est la demande d'autorisation de Port Sud de France de créer une aire de démantèlement de navires. Port sud de France, maître d'ouvrage, est représenté par M^{me} Géraldine Lamy. Ce projet a reçu un avis favorable de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO) et un avis défavorable de la Mairie de Sète représentée par M Thierry Laurence responsable PCHS.

Lors de cet entretien et pour éviter un délai allongé par les vacances du mois d'août, il a été décidé que l'enquête, d'une durée de quinze jours, aurait lieu de 8 heures le 15 juillet 2019 à 18 heures le 30 juillet 2019. Les heures sont celles de l'ouverture et de fermeture de la Mairie.

Le commissaire enquêteur tiendra deux permanences le mercredi 17 juillet de 9 heures à midi et le mardi 30 juillet 2019 de 15 heures à 18 heures. Il procédera alors à la clôture de l'enquête.

Le dossier sera consultable et téléchargeable sur le site de la préfecture dont l'adresse sera précisée sur l'arrêté préfectoral et l'avis d'enquête publique. Une boîte mail sera créée par Port Sud de France. Le commissaire enquêteur transmettra les dépositions faites sur cette boîte mail et les transmettra en format pdf pour être mises sur le site de la préfecture et dans le registre papier à la Mairie de Sète.

L'arrêté préfectoral devra être prêt le vendredi 21 juin à midi pour la signature le lundi 24 juin 2019.

La publicité sera faite dans la Gazette et Midi Libre le 27 juin 2019 soit plus de quinze jours avant l'ouverture de l'enquête. Les affiches seront placées en Mairie de Sète, sur le site de l'aire de carénage et à la demande du commissaire enquêteur à l'entrée sur le môle S^t Louis.

Le 20 juin 2019, le commissaire enquêteur a joint par téléphone M^{me} Lamy pour relater les décisions du 19 juin et s'assurer que Port Sud de France n'a pas d'objection à celles-ci. Il rappelle la charte graphique des affiches et que celles-ci doivent être placées avant le 30 juin 2019. Un rendez-vous est pris pour la visite des lieux le 27 juin 2019 matin.

Le commissaire enquêteur a pu joindre au téléphone M Laurence le 21 juin 2019 pour relater les décisions du 19 juin. Ce dernier regrette d'être mis au pied du mur pour la réservation de la salle pour les permanences. Il informe que la Mairie a deux annexes où l'affichage sera également fait. Le commissaire enquêteur précise que les affiches seront fournies par Port Sud de France et devront être placées avant le 30 juin 2019. Il précise également qu'il apportera le dossier officiel à destination du public et le registre paraphés par ses soins le 11 juillet 2019.

Ce même jour :

est créé par Micropulse à la demande de Port Sud de France, une adresse pour le dépôt des observations : <https://www.democratie-active.fr/demantelement-navires-carenage-sete/>

est réservée la salle Cazzani (1^{er} étage). Mairie de Sète pour les permanences du 17/07 matin et du 30/07 après-midi.

Le 24 juin 2019 l'arrêté préfectoral d'ouverture et l'avis d'enquête publique sont signés (ANNEXE 4-2 et 4-3).

Le 27 juin 2019, lors de la visite des lieux, ont été abordés avec le maître d'ouvrage :

- La procédure : procès-verbal de synthèse dans les huit jours de fin d'enquête et mémoire en retour dans les quinze jours de remise des observations.
- La demande d'affichage à l'entrée du môle et les délais du 30 pour l'affichage.

Le 9 juillet 2019 matin, le commissaire enquêteur a été prendre à la Préfecture le dossier et le registre papier à destination du public. Il a servi les rubriques du registre et paraphé les documents et pris rendez-vous pour le surlendemain avec la Mairie de Sète.

Le 10 juillet 2019, le commissaire enquêteur constate que le dossier n'est pas sur le site de la Préfecture (ANNEXE 4-11).

Le 11 juillet 2019 après midi, le commissaire enquêteur s'est rendu à Sète, et a remis en main propre le dossier et le registre papier à M^r Thierry Laurence.

Le 12 juillet 2019, le commissaire enquêteur constate que le dossier est sur le site de la Préfecture (ANNEXE 4-5).

Le 17 juillet 2019 le commissaire enquêteur profite de son déplacement à Sète pour vérifier l'affichage à l'entrée sur môle S^t Louis à l'Hôtel de ville et aux deux annexes. La discrétion de l'affichage de l'Hôtel de ville a nécessité l'aide des personnes de l'accueil. Ce même jour il transmet à la Mairie de Sète l'observation reçue sur la « boîte mail ».

Le 30 juillet 2019 même scénario pour vérifier l'affichage de l'Hôtel de ville sur les panneaux derrière le bâtiment dans l'impasse

L'affiche est au format A4 fond blanc.

Le 31 juillet le commissaire enquêteur a pris rendez -vous avec M^{me} Aabaret préfecture après son retour de vacances le 26 août et avec M^{me} Lamy Port Sud de France pour la remise du procès-verbal de synthèse par courrier électronique compte tenu du faible nombre d'avis.

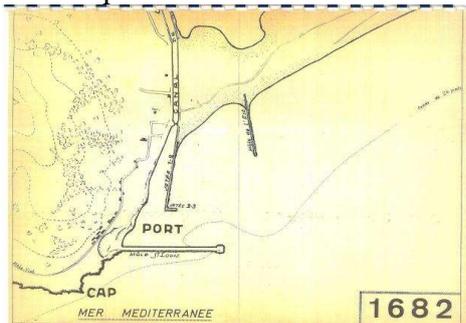
2.2 La visite des lieux et les contacts pris par le commissaire enquêteur

2.2.1 Visite

Le 27 juin 2019, le commissaire enquêteur a effectué la visite des lieux avec M^r Linares directeur du port de pêche, M^{me} Lamy responsable du projet et M^{me} Guilbert du bureau d'étude BLG environnement.

Il a noté les avantages du site : accès à la mer, équipements, utilisation de l'espace carénage.

Le phare à l'extrémité du môle S^t Louis est un but de promenade. L'aire de carénage est en contre bas pas très visible et présente une activité du port. Il a été question de l'avis de la Mairie de Sète qui estime que la vision de l'atelier de démantèlement nuirait au paysage touristique.



2.2.2 Les contacts

2.2.2.1 La Mairie de Sète

Le 11 juillet 2019, lors de la remise du dossier registre à M^f Laurence, une discussion a eu lieu sur l'avis de la Mairie de Sète sur le projet. Cet avis défavorable a été rendu par crainte de donner un blanc-seing à Port Sud de France pour démanteler des navires.

2.3 Le calendrier de l'enquête

Conformément à l'arrêté préfectoral n° 2019-I-788 du 24 juin 2019, Monsieur le Préfet de l'Hérault a prescrit cette enquête pour une durée de 16 jours consécutifs du 15 juillet 2019 8h00 au 30 juillet 2019 18h00 (ANNEXE 4-2).

Le dossier est consultable :

- aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Sète soit du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00 et le samedi de 9h00 à 12h00
- sur le site internet de la Préfecture de l'Hérault à l'adresse suivante : <http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/ICPE/EPR-PORT-SUD-DE-FRANCE-Demande-autorisation-environnementale-aire-demantelement-navires-a-Sete>
- au point numérique pour les usagers dans le hall de la préfecture de l'Hérault, 34 place des martyrs de la résistance à Montpellier du lundi au vendredi 8h30 à 6h30.

Les observations du public pendant la durée de l'enquête peuvent être :

- consignées sur le registre aux mêmes heures en Mairie de Sète 8 rue Paul Valéry
 - envoyées par courrier à l'attention du commissaire enquêteur à l'adresse de la Mairie de Sète
 - transmises par courrier électronique à l'adresse : <https://www.democratie-active.fr/demantelement-navires-carenage-sete/>
 - communiquées au commissaire enquêteur pendant les permanences à la mairie de Sète :
- ⊕ Le mercredi 17 juillet 2019 de 9h00 à 12h00
- ⊕ Le mardi 30 juillet 2019 de 15h00 à 18h00
- ou sur rendez-vous pour les personnes qui ne pourraient venir lors des permanences

2.3.1 Par d'autres moyens

L'enquête publique a été signalée sur le site internet de la préfecture rubrique ICPE à partir du 12 juillet 2019 (ANNEXE 4-5 et 4-11).

<http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/ICPE/EPR-PORT-SUD-DE-FRANCE-Demande-autorisation-environnementale-aire-demantelement-navires-a-Sete>

2.4 L'information du public

2.4.1 par voie d'affiche

Un avis d'enquête publique (ANNEXE 4-3) précisant les modalités de son déroulement a été affiché 15 jours au moins avant l'ouverture de cette enquête à partir du 30 juin 2019 sur 7 emplacements sur la commune à savoir :

- Hôtel de ville panneau d'affichage sur la place
- Annexe île de Thau
- Annexe la corniche

- Centre technique de la municipalité
- Au début du môle S^t Louis
- Au bout du môle S^t Louis près du phare
- A l'entrée de l'aire de carénage

Un constat d'huissier a été dressé pour attester l'affichage sur les trois derniers lieux le 28 juin 2019 (ANNEXE 4-4) et le 15 juillet 2019 (ANNEXE 4-10)

Le commissaire enquêteur s'est assuré de l'affichage sur :

- les quatre derniers lieux le 11 juillet 2019
- les trois derniers lieux le 17 juillet 2019
- les trois premiers lieux le 17 juillet 2019.
- à l'Hôtel de ville le 30 juillet 2019

Les panneaux d'affichage de l'hôtel de ville sont peu accessibles.

- Sur la place devant l'hôtel de ville : l'affiche est placée coté intérieur et n'est pas remarquable surtout par jour de marché
- Dans l'impasse derrière l'hôtel de ville : l'affiche en format A4 fond blanc n'est pas facile à trouver

Les 17 et 30 juillet 2019 le commissaire enquêteur n'a pas vu l'affiche en arrivant et a dû se faire aider pour constater l'affichage.

Le certificat d'affichage est signé du maire le 30 juillet 2019 attestant l'affichage de l'avis d'enquête du 25 juin 2019 au 30 juillet 2019 sur les sites :4

- Hôtel de Ville
- Mairie Annexe de la Corniche
- Mairie Annexe de l'île de Thau
- Centre Technique Municipal

(ANNEXE 4-17)

2.4.2 Par voie de presse

L'enquête a fait l'objet d'une publication sous la rubrique des annonces légales 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête dans :

- Le Midi Libre du 27 juin 2019 page XA3HE-1 (ANNEXE 4-6)
- La Gazette n°1619 du 27 au 3 juillet 2019 page 62 (ANNEXE 4-7)

et dans les 8 premiers jours de l'enquête :

- le Midi Libre 18 juillet 2019 page HL1HE-1 (ANNEXE 4-8) ;
- la Gazette n° 1622 du 18 au 24 juillet 2019 page 60 (ANNEXE 4-9).

2.4.3 Demandes de rendez vous

Aucune demande de rendez-vous

2.5 Conditions de réception du public

Le commissaire enquêteur tient à remercier Mr Laurence pour avoir réservé les salles pour les permanences

Le commissaire enquêteur remercie tout particulièrement Marie Pierre et Khadidiatou et les autres personnes de l'accueil pour recevoir le public, leur disponibilité à satisfaire à ses nombreuses demandes logistiques et leur efficacité à surmonter l'incident de réservation de salle pour l'enquête.

2.6 Incidents

Le 17 juillet 2019, le commissaire enquêteur s'est présenté à l'accueil de l'hôtel de ville de Sète à 8h50. Marie Pierre a été surprise car la réservation de la salle du hall pour le mercredi 17 de 9h à midi avait été annulée pour une réservation le 18 juin 2019 mêmes heures qui était alors la salle cazzani 1^{er} étage

Après vérification de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête, les personnes de l'accueil ont édité les mails de réservation de M^r Laurence. Lequel a été joint par téléphone sans pouvoir expliquer cette modification n'étant pas dans son bureau. Marie Pierre a mis la salle du hall disponible à disposition du commissaire enquêteur.

Le 30 juillet 2019 à 15 heures le commissaire enquêteur a constaté que la déposition du 17 juillet 2019 17 h28 reçue sur le formulaire internet dédié à cette enquête ne figurait pas sur le registre papier en Mairie de Sète. Le commissaire enquêteur a envoyé mail cette déposition par mail à M^r Laurence le 17 juillet 2019 à 19h 22 (ANNEXE 4-12) N'ayant constaté aucune déposition entre ces deux dates, cet incident ne porte pas à conséquence. Le commissaire enquêteur a informé et transmis ce mail à la personne venue le rencontrer.

2.7 Clôture de l'enquête

La clôture de l'enquête a été faite le 30 juillet 2019 à 18 heures par le commissaire enquêteur après la fin de la permanence

A 18h le commissaire enquêteur a signé le registre.

Le 5 août 2019 à 9 heures 47, le commissaire enquêteur a transmis par courriel (ANNEXE 4-14) M^{me} Lamy le procès-verbal de synthèse (ANNEXE 4-15) rapportant les observations émises durant l'enquête.

Le 12 août 2019 à 14h08 M^{me} Lamy a transmis le mémoire en retour par courriel au commissaire enquêteur (ANNEXE 4-16).

Le 26 août 2019 le commissaire enquêteur a pris rendez-vous pour le mardi 27 août 2019 pour la remise du rapport d'enquête et de ses conclusions motivées.

3 L'analyse des observations

3.1 Analyse comptable des observations

3.1.1 Statut du dépositaire, permanence, rendez vous

émetteur	2	ppa
	2	public
	0	ce
permanence	1	nb personnes
	1	dépositions
	1	dont dépositions écrites
rdv	0	nb personnes
	0	dépositions
	0	dont dépositions écrites

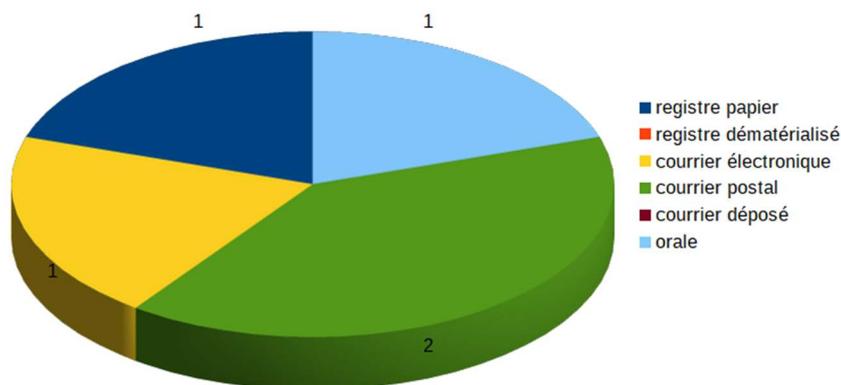
3.1.2 Réception des dépositions

	nb personnes	dépositions
Totaux =	4	4
dont		
Sète	3	3

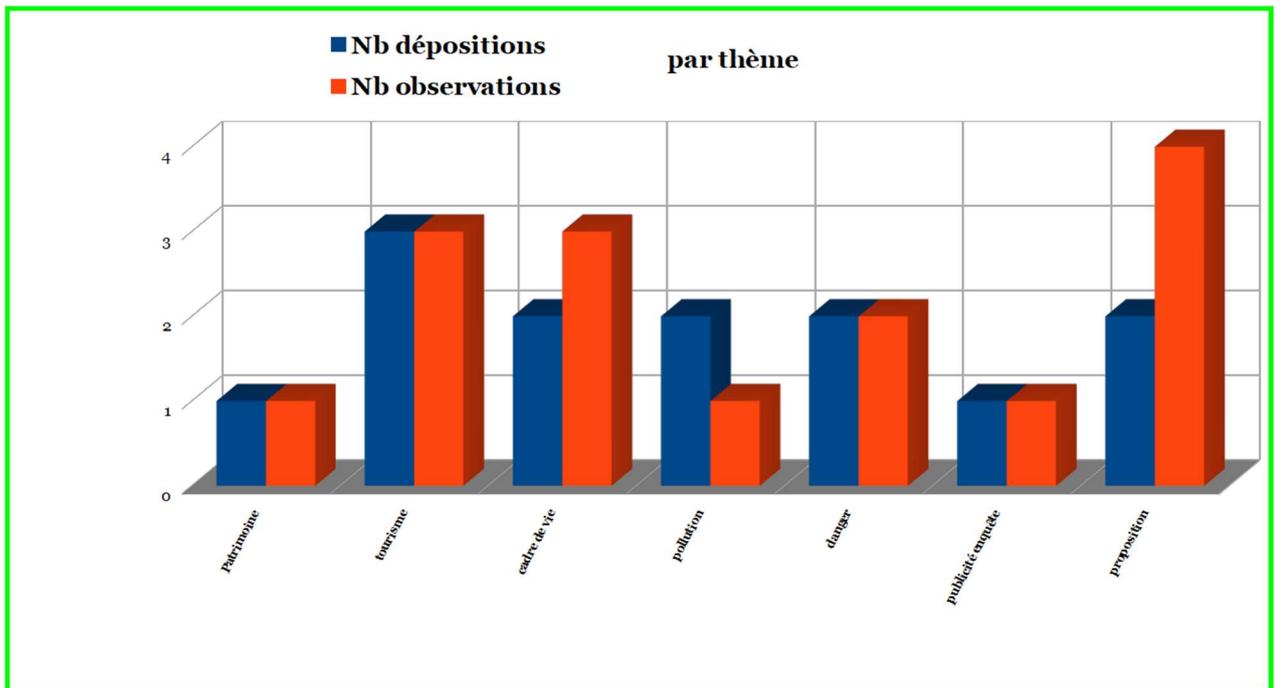
dont

1	registre papier
0	registre dématérialisé
1	courrier électronique
2	courrier postal
0	courrier déposé
1	orale

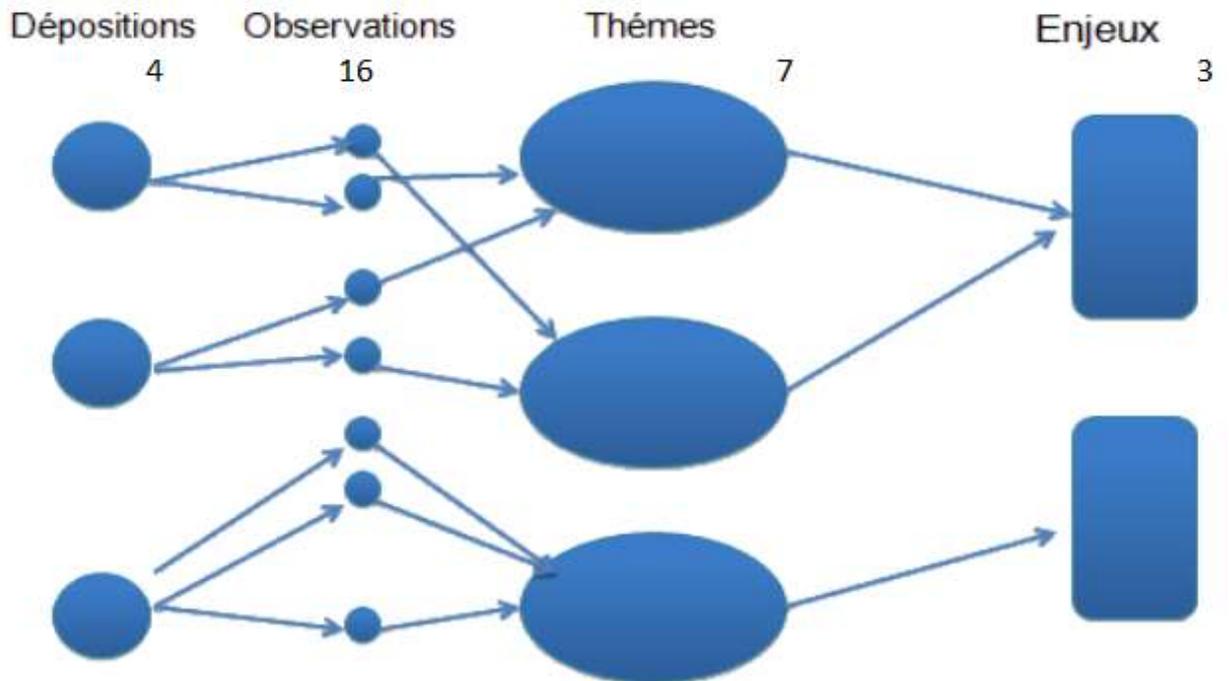
Nombre de dépositions par source



3.1.3 Thèmes



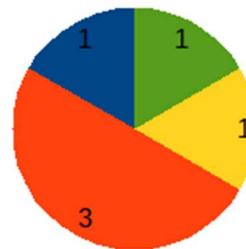
3.1.4 Méthode



3.1.5 Nature des observations

1	favorable
3	défavorable
1	demande de modification
1	information
0	hors sujet

Avis



3.2 Synthèse des observations

Le site du môle S^t Louis et son phare, un attrait du tourisme sétois et la plage qui le borde seraient « abimés » par le projet. Ces deux observations sont les arguments principaux des avis défavorables. Il est à noter que des propositions d'amélioration du projet sont apportées. Ce qui est rare.



En préambule, il nous semble nécessaire de rappeler, au regard des observations émises au cours de l'enquête publique plusieurs points structurants du projet et corriger plusieurs erreurs « matérielles ».

En premier lieu, l'aire de démantèlement des navires envisagée par Port Sud de France au niveau de l'aire de carénage est une activité temporaire, avec des installations éphémères, n'induisant pas la construction d'ouvrage et/ou d'équipement au niveau de l'aire de carénage. De ce fait, le projet n'est pas de nature à induire une dégradation irréversible, comme indiqué dans certains avis, du Môle Saint-Louis.

Le site d'implantation de l'activité d'intérêt général, s'inscrit dans un site industriel, disposant de l'ensemble des équipements et infrastructures pour permettre le démantèlement dans de bonnes conditions de sécurité et sans risque de pollution du milieu naturel.

Par ailleurs, il y a quelques années, l'Europe a financé un programme de réduction de l'effort de pêche, se traduisant par le démantèlement de nombreux navires de pêche. Dans ce cadre, après obtention d'une autorisation temporaire au titre des ICPE, plus d'une dizaine de bateaux de pêche ont été démantelés sur l'aire de carénage du Môle Saint-Louis. Au cours de ces travaux, aucune plainte n'a été enregistrée.

Concernant le caractère permanent, il semble y avoir une confusion : ce n'est pas l'activité qui sera permanente, mais l'autorisation administrative. En effet, les campagnes de démantèlement seront ponctuelles et n'interviendront que quelques semaines par an, en fonction des besoins.

L'autorisation administrative étant permanente, Port Sud de France n'aura plus besoin, contrairement à la situation actuelle, de demander, pour chaque navire, une autorisation temporaire.

Concernant la « plage » évoquée dans plusieurs avis, il s'agit d'un cordon sableux situé à l'ouest du centre nautique. Celui-ci n'est pas accessible depuis l'aire de carénage (site industriel interdit au public). Par ailleurs, il semble important de rappeler que, faisant partie du domaine public portuaire, la baignade y est interdite.

Enfin, concernant le grillage évoqué dans plusieurs avis, il s'agit d'un grillage de sécurité mis en place dans le cadre des travaux de consolidation du Môle Saint-Louis visant à éviter que les tiers n'entrent (volontairement ou accidentellement) dans le périmètre de chantier. Celui-ci n'a pas vocation à être permanent et sera supprimé au terme des travaux.

3.3 Observations

3.3.1 Patrimoine

3.3.1.1 Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018

En premier lieu, le site envisagé, au bout du môle Saint-Louis, se situe dans le périmètre d'un SPR (site patrimonial remarquable), qui définit un périmètre d'intérêt architectural autour du centre de la Ville de Sète. Une telle installation permanente présenterait un risque de dénaturation au sein de ce périmètre.

Réponse du MO :

A) Synthèse des échanges entre la ville de Sète et Port Sud de France suite à l'avis de M. Le Maire du 21/12/2019

Dans le cadre de son avis du 21/12/2018, le maire de Sète rappelle que l'aire de carénage s'inscrit dans un SPR (site patrimonial remarquable) et s'inquiète de la dénaturation du patrimoine architectural de la Ville de Sète que pourrait présenter la mise en service de l'aire de démantèlement au niveau de l'aire de carénage du Môle Saint-Louis.

Suite à l'avis de M. Le Maire du 21/12/2018, par courrier du 14 mars 2019, le Port de Sète a apporté plusieurs éléments de réponse par courrier permettant de clarifier le projet.

Par courrier du 07/05/2019, le service « Protection civile – Hygiène et sécurité » de la Ville de Sète précisent que « [les] réticences [présentées dans le courrier du 21/12/2018] se réfèrent à la sensibilité du site, tant sur le plan touristique que celui de l'esthétique du centre.

Les éléments [de réponse] que vous avancez ne sont pas incompatibles avec nos préoccupations, et la Ville comprend votre souhait d'alléger la procédure administrative, pour une création d'une ICPE permanente, en lieu et place de créations temporaires chaque fois que nécessaire, et ce en profitant des installations déjà présentes sur site ».

Dans le cadre dudit courrier du 07/05/2019, la Ville de Sète demande à Port Sud de France de s'engager sur plusieurs points dont notamment la qualité de l'installation sur le plan esthétique (clôture, gestion des déchets, etc.).

Par courrier du 02/07/2019, Port Sud de France a apporté les éléments de précision suivant à la Ville de Sète :

« Concernant l'intégration paysagère de l'aire de démantèlement, celle-ci sera positionnée au pied du mur du Môle Saint-Louis, la rendant peu visible depuis la promenade aménagée sur ce dernier. Depuis les chenaux de navigation, elle sera partiellement masquée par les navires en cours et/ou en attente de carénage.

Les clôtures mises en place lors des campagnes de démantèlement seront de type « barrière de chantier ». Les déchets seront collectés dans des bennes prévues à cette effet ou dans des bacs AA ou bennes (type « ordures ménagères » ou « tri sélectif »).

Rappelons, par ailleurs, que la durée des campagnes de démantèlement sera relativement courte : une dizaine de jours pour les navires de pêche en bois à quelques semaines pour les plus gros navires (péniches par exemple). »

Par courrier du 19 juillet 2019, la Ville de Sète estime que les réponses apportées par Port Sud de France répondent parfaitement aux demandes de compléments formulée par courrier du 10/04/2019.

B) Risque de dénaturation du SPR

Comme précisé précédemment :

l'activité de démantèlement des navires, qui répond à un intérêt public indéniable, sera une activité courte et temporaire au sein de l'aire de carénage ;

elle n'induit pas de construction d'ouvrage ni d'équipement, et ne nécessite pas de modifier les installations existantes,

l'activité sera positionnée au pied du Môle Saint-Louis, permettant de la rendre peu visible depuis le chemin du Môle Saint-Louis. De même, elle ne sera pas ou peu visible depuis les chenaux de navigation.

Le Môle Saint-Louis correspond à l'extrémité sud du Site Patrimonial Remarquable (SPR). Depuis le centre-ville et ses cheminements piétons, mais également depuis le port de plaisance, il n'existe pas d'axe de co-visibilité entre le phare Saint-Louis et la zone de carénage.

De même, depuis le chemin du Môle Saint Louis, du carrefour giratoire à l'entrée de l'aire de carénage, il n'existe pas de co-visibilité entre le phare Saint-Louis et cette dernière.

La silhouette du phare Saint-Louis se découpe nettement en arrière-plan.

A noter par ailleurs que les stationnements autorisés sur le Môle Saint-Louis masquent partiellement le champ visuel et ne permettent pas d'appréhender l'ouvrage dans son intégralité.



Au droit de l'aire de carénage, au niveau de la zone de parking, l'aire de carénage, en contre bas du Môle, est totalement masquée, seuls les portiques et parties hautes des navires étant visibles.



A proximité du Phare Saint-Louis, l'aire de carénage est visible latéralement. L'aire de démantèlement sera donc perceptible, mais ne constituera pas l'élément structurant du champ visuel.



Enfin, la mise en place de l'aire de démantèlement sur l'aire de carénage professionnelle du Port de Sète, permettra d'éviter le démantèlement des navires sur les quais, dans le cœur de ville (lorsque les navires sont remorquables) et de traiter les navires abandonnés présents dans le port, améliorant de fait l'effet « vitrine » du centre-ville.

Au regard de ces différents éléments, l'aire de démantèlement des navires (activité courte et temporaire présente sur l'aire de carénage au plus quelques semaines par an), ne sera pas de nature à induire une dégradation permanente du patrimoine architectural de la ville de Sète.

Avis du CE : Ayant suivi la fin de la négociation avec les représentants de la ville de Sète et de Port sud de France, et l'accord qui en a résulté, je ne peux qu'être favorable au projet sur l'aspect patrimonial.

3.3.2 Tourisme

3.3.2.1 Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018

En second lieu, ce site du môle présente un fort potentiel d'attractivité touristique et la Ville y a d'ailleurs valorisé des visites touristiques du phare, à proximité immédiate, une telle installation permanente serait d'un usage conflictuel avec cette attractivité touristique.

3.3.2.2 Avis de M^r L'Eplattenier du 17/07/2019 17:28

Au moment où la ville de Sète fait des efforts pour s'embellir avec plusieurs projets en cours ou à venir, je trouve que l'implantation d'un chantier de démolition de navires à cet endroit serait d'une absurdité totale. D'abord cela dénaturerait à tout jamais ce site remarquable du môle (voir déjà en premier la photo du môle grillagé)

3.3.2.3 Avis anonyme du 30/07/2019 17:46

Le môle et le phare sont des attractions principales de la ville de Sète toute l'année. Il serait inadmissible d'avoir une circulation de poids lourds sur le môle qui est un lieu de promenade, déjà fragile, et où se garent des touristes qui ne gênent personne car le stationnement se trouve côté port de plaisance.

C'est avec plaisir et beaucoup d'intérêt que j'ai suivi le chantier du Pont Sadi Carnot de fin août 2018 jusqu'à l'enlèvement du pont provisoire en juillet 2019 mais faire supporter ce bruit aussi bien sur l'aire de carénage que des camions de ferraille est totalement incompatible avec cette partie de Sète même "hors saison" d'autant plus que beaucoup de personnes viennent hors période estivale visiter le môle, la plage, le phare.

Réponse du MO :

Dans son avis du 21/12/2018, le Maire de Sète rappelle le fort potentiel d'attractivité touristique du Môle Saint-Louis et précise que la Ville a d'ailleurs mise en place des visites touristiques. Dans ce cadre, il s'inquiète d'un usage conflictuel entre les activités touristiques et l'activité de démantèlement.

Comme indiqué en page 169 du volume 3/4, la période de forte activité touristique sera prise en compte dans la planification des campagnes de démantèlement. Ainsi, dans la mesure du possible, elles ne seront pas réalisées entre les mois de juin et septembre.

Par ailleurs, contrairement aux craintes de M. Le Maire, nous ne pensons pas que l'activité de démantèlement soit incompatible avec le tourisme, car les activités portuaires constituent un élément fort de l'attractivité de la Ville. En effet, le démantèlement des navires fait partie intégrante des activités portuaires, comme la construction navale, le carénage, et/ou l'entretien des filets de pêche et des navires.

De nombreux visiteurs du Môle Saint-Louis, au-delà des aspects architecturaux, s'intéressent aux activités réalisées dans l'enceinte de l'aire de carénage. Ainsi, il n'est pas rare de voir des personnes s'appuyer pendant plusieurs minutes sur le mur d'enceinte pour observer nos activités industrielles.

Le démantèlement des navires fait partie intégrante de leur cycle de vie.

Concernant l'adéquation entre le trafic poids lourds induits par l'activité et les activités touristiques (présence de piétons notamment), l'incidence de l'aire de démantèlement sur le flux poids lourds est à relativiser.

En premier lieu, il convient de rappeler qu'à ce jour, que le ravitaillement de l'aire d'avitaillement (en moyenne 1 à 2 camions par jour ouvré) et la gestion des déchets issus des navires présents sur l'aire de carénage induisent entre 210 à 315 camions par an circulant sur le Môle.

En fonction des spécificités des navires à démanteler, le tonnage de matériaux à évacuer est estimé entre 40 et 80 tonnes par navire, correspondant à un trafic poids lourds de

1 à 10 camions pendant la campagne de démantèlement (soit en moyenne 1 ou 2 par jour).

Ainsi, le trafic routier induit par l'activité de démantèlement, qui demeure très faible, n'est pas de nature à induire une dégradation du Môle ni à modifier les conditions de circulation et/ou de sécurité.

Par ailleurs, rappelons qu'il n'y aura pas de trafic poids lourds du mois de juin au mois de septembre (haute période touristique), puisque, dans la mesure du possible, il n'y aura pas d'opération de démantèlement des navires pendant cette période.

Avis du CE : Les observations présentant l'activité de démantèlement des navires comme un obstacle au tourisme est, à mon sens contradictoire. En effet cette activité industrielle certes mais inhérente à un port de commerce, de pêche et de plaisance, me semble au contraire être un attrait touristique de visite des activités portuaires. Lors de la promenade sur le Môle S^t Louis, on a l'avancée sur la mer, le Môle patrimoine historique, le phare, et les activités portuaires de

carénage et démantèlement ; je l'ai vécu lors de ma visite du site. Mon avis est donc favorable au projet sur son aspect touristique.

3.3.3 Cadre de vie

3.3.3.1 Avis de M^r L'Eplattenier du 17/07/2019 17:28

Cela priverait les Sétois de la dernière petite plage accessible de la ville sans moyens de transport.

J'ose espérer que la ville de Sète s'opposera fermement à ce projet et encourage vivement les Sétois à signer une pétition qui a été créé sur change.org dans la rubrique environnement.

3.3.3.2 Avis anonyme du 30/07/2019 17:46

Je pense que ce projet ne convient pas du tout au bout du Môle St Louis, La Dreal (INAO) qui dit ne pas s'opposer au projet ne sait pas que c'est juste avant l'aire de carénage, la digue, que se trouve la seule plage accessible à pied en ville et où vont de très nombreuses personnes toute l'année, plage idéale avec de jeunes enfants et pour les personnes âgées parce que la Corniche est trop loin.

..... lieux de baignade tout le long du môle, surtout cette petite plage précieuse que vous voyez sur mon extrait de MAPS.

Réponse du MO :

Contrairement à ce qui est indiqué dans plusieurs avis, il n'y a pas de plage ouverte au public à proximité du Môle, ni même accessible depuis ce dernier. Rappelons par ailleurs, qu'à ce niveau du Port de Sète, la baignade est interdite.

La « petite plage précieuse » évoquée dans les avis correspond à un cordon de sable au pied du Môle. Celui-ci est séparé de l'aire de carénage par les installations du pôle nautique et n'est en aucun cas accessible depuis l'aire de carénage (dont l'accès est interdit au public).

Ainsi, le projet porté par Port Sud de France ne rend en aucun cas impossible l'accès à ce cordon sableux (ni même le complexifie) pour les personnes souhaitant s'y rendre malgré les interdictions en vigueur.

Par ailleurs, comme indiqué dans le dossier à plusieurs reprises, le processus de démantèlement des navires n'émet pas de rejet dans l'eau et toutes les eaux de pluies de l'aire de carénage sont dirigées vers un système de collecte et de traitement des eaux, permettant de garantir que l'activité de démantèlement ne soit pas à l'origine d'une quelconque dégradation de la qualité des eaux.

Avis du CE : La plage citée par les déposants est proche du centre-ville mais dans le périmètre du port. A cette situation l'arrêté municipal d'interdiction de baignade est parfaitement justifié pour la sécurité des personnes. L'argument d'opposition au projet n'est pas recevable.

3.3.4 Pollution

3.3.4.1 Avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité du 18 décembre 2018

L'activité de démantèlement de navires qui a fait à plusieurs reprises l'objet d'autorisations temporaires est située à l'extrémité est du Môle Saint-Louis ; l'emplacement est totalement artificialisé et situé à distance de toute production agricole.

3.3.4.2 Avis anonyme du 30/07/2019 17:46

Les camions qui transportent de la ferraille sont spécialement lourds et font environ 20m de long, le chargement est très bruyant de même que le découpage du métal. J'ai suivi le chantier du pont Sadi Carnot du début à la fin, même le démontage du pont provisoire. J'habite à 400 m du

pont et on entendait tout la journée les grincements du métal qu'on coupait et bruit de la cisaille (notre dinosaure croqueur de métal) jusque dans mon quartier pendant toute la phase de découpage. Cela serait une nuisance insupportable pour les gens qui habitent et se promènent dans le quartier Marty et près de la Criée puisque j'entendais très fortement le bruit à 400 m bien que vivant dans un creux entouré d'immeubles.

De même concernant les risques de pollution même si les fluides sont enlevés avant, les fibres de polyester sont polluantes aussi. Je fournis 2 de mes photos prises pendant le découpage du métal du Pont Sadi Carnot qui montrent la cisaille et le chargement d'un camion. Les morceaux de ferraille tapent dans le camion quand on les pose et on l'entend de très loin. Il me semble que le camion plein jusqu'à la limite légale arrivait à environ 40 tonnes, mais c'est à vérifier. Je fournis aussi un extrait de Maps et photo de Natalie Desse et un extrait d'un article de Matthias Esperandieu dans Mer et Marine, et un extrait d'un rapport par Noël Mamère sur le site de l'Assemblée Nationale montrant la réalité d'un chantier de démantèlement de navires et l'espace qu'il faut. Et le terrain doit être au sec. L'espace de carénage de Sète est trop petit, trop près de des lieux de baignade tout le long du môle.

Réponse du MO :

Il semble avoir une méprise sur la nature et la mission de l'INAO. En effet, contrairement à ce qui est précisé dans plusieurs avis, l'INAO n'est pas un service de la DREAL, mais l'Institution Nationale des Appellations d'Origine, organisme visant à s'assurer de la préservation des appellations relatives aux productions agricoles (ACO, IGP, ...).

Bien que le projet porté de Port Sud de France ne concerne pas directement ou indirectement de terrains agricoles, la procédure de l'Autorisation Unique induit la consultation d'un certain nombre de Personnes Publiques, dont l'INAO.

Concernant le bruit, il convient, en préalable, de rappeler :

- qu'il n'y a pas d'habitation dans un rayon de 500 m de l'aire de carénage,
- que le mur du Môle constitue un écran acoustique, permettant de réduire la dispersion des émissions sonores à la source.

Par ailleurs, il est important de préciser que les travaux de démantèlement des navires ne sont en rien comparables avec les travaux de démantèlement du pont métallique du Pont de Sadi, dont l'impact du chantier a visiblement été marquant pour les riverains.

En effet

- l'activité de démantèlement, contrairement aux chantiers du BTP, s'inscrit dans un cadre réglementaire strict, induisant des niveaux sonores à respecter, notamment au niveau des zones résidentielles (situées à 500 m à vol d'oiseaux),
- les navires démantelés jusqu'à présent étaient majoritairement en bois.

Concernant le risque de pollution des eaux, l'aire de carénage a été retenue pour l'implantation de l'aire de démantèlement notamment parce qu'elle dispose des équipements nécessaires pour permettre la récupération des poussières tombant au sol (dispositif de collecte et de traitement des eaux pluviales).

Par ailleurs, contrairement aux chantiers du BTP, l'exploitant d'une ICPE a l'obligation légale de respecter un certain nombre de dispositions visant à garantir la non dégradation des milieux naturels (gestion de ses déchets, gestion des eaux pluviales, seuils à respecter au niveau des rejets, ...).

La bonne mise en œuvre de ces dispositions et l'efficacité des mesures mises en place (traitement des eaux notamment) sont régulièrement contrôlées par la DREAL. L'exploitant doit par ailleurs transmettre à cette dernière, annuellement, un bilan des suivis environnementaux mis en place sur le site.

Avis du CE : Plusieurs types de pollution sont cités.

Les déchets : la gestion des déchets par le tri et le recyclage quand c'est possible est assuré par les dispositions règlementaires mises en œuvre par Port Sud de France et contrôlées par les services de l'état.

L'eau : le traitement des eaux pluviales est déjà en œuvre sur le site.

Le bruit : les habitations sont distantes de plus de 500m. L'activité non permanente des campagnes de démantèlement permet d'éviter les périodes et horaires qui nuiraient à l'activité touristique notamment.

La maîtrise de ces pollutions me permet d'avoir un avis favorable.

3.3.5 Danger

3.3.5.1 Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018

En troisième lieu, le môle Saint-Louis présente une certaine fragilité des soubassements et surtout de la couche de surface. Il n'est donc pas souhaitable de positionner une telle installation qui accroîtrait le trafic de poids-lourds, susceptible de dégrader l'état actuel de ce *môle*, état nécessitant actuellement des travaux de confortement mais aussi de rénovation de la couche de surface.

3.3.5.2 Avis anonyme du 30/07/2019 17:46

La circulation de poids lourds dans cette zone de promenade sur le môle est totalement incompatible avec les enfants, les poussettes, les gens qui se reposent sur les bancs le long du môle. Si un navire venait à couler à l'entrée du port où il y a beaucoup d'obstacles, surtout avec des coques fragilisées par l'âge ça serait une catastrophe.

Il serait inadmissible d'avoir une circulation de poids lourds sur le môle qui est un lieu de promenade, déjà fragile

Réponse du MO :

A) TRAFIC ROUTIER ET SECURITE DES TIERS

Comme indiqué précédemment, le trafic poids lourds induit par le projet doit être relativisé et correspond entre 1 et 10 camions par campagne de démantèlement. Pour rappel, le ravitaillement de l'aire d'avitaillement (en moyenne 1 à 2 camions par jour ouvré) et la gestion des déchets issus des navires présents sur l'aire de carénage induisent entre 210 à 315 camions par an circulant sur le Môle.

Ainsi, la part liée au démantèlement des navires restera négligeable au regard de la situation actuelle.

Du fait de la configuration du site, les vitesses de circulation sont réduites (véhicules, y compris légers, roulant au pas).

B) COMPATIBILITE DU TRAFIC ROUTIER ET DES USAGES

Le trafic induit par le projet, qui interviendra tout au plus quelques semaines par an, hors période de pointe touristique, est compatible avec les usages actuels du Môle.

Avis du CE : deux dangers sont envisagés

La structure du Môle S^t Louis serait fragile. Cet ouvrage, très ancien, appartient à la ville de Sète qui en a l'entretien. Il est fréquenté par les touristes, les usagers du port de plaisance et les camions de l'avitaillement.

La voie sur le môle : le trafic routier : piétons, cyclistes, voitures, camions, est relativement faible car en impasse. Accès au site de carénage, il en est le point faible du projet. Ce dernier ne doit pas générer une augmentation significative du trafic.

Mon avis est favorable mais attire l'attention

de la ville de Sète sur l'entretien de cet ouvrage d'art

3.3.6 Publicité enquête

3.3.6.1 Avis anonyme du 30/07/2019 17:46

Malheureusement on est déjà le dernier jour et je n'étais pas libre avant pour consulter l'enquête. Et du 15 au 30 juillet (seulement depuis le 17 apparemment sur ce site) beaucoup de Sétois sont partis en vacances et ne sont pas au courant de cette enquête publique que j'ai vue par hasard près du môle et nulle-part ailleurs, exemple quartier théâtre et autres quartiers.

Je rajoute qu'en sortant de la mairie, plusieurs heures avant la fermeture de l'enquête j'ai constaté qu'il n'y avait aucune affiche la concernant sur les panneaux d'affichage devant la mairie ce qui est illégal, et la seconde fois où je suis passé près du môle récemment je n'ai pas remarqué le panneau. Je pense que pour être honnête il faudrait refaire cette enquête en l'affichant comme il le faut et à une période de l'année où les Sétois ne sont pas partis en vacances. Il faut mieux faire l'affichage et j'aurais pensé trouver cette information aussi dans le journal Sète fr pour juillet-août, elle n'y est pas. Pour ce qui est de fichiers je les ai donnés à Monsieur le Commissaire Enquêteur sous la forme papier, si j'ai le temps avant 18h je les rajouterai par internet aussi.

Réponse du MO :

Contrairement à l'avis du 30/07/2019, les modalités de publicité ont été réalisées conformément aux dispositions réglementaires, à savoir :

Publicité dans la presse,

Affichage en mairie

Affichage sur site.

Par ailleurs, pour permettre une meilleure information des tiers, Port Sud de France a mis en place, en complément de l'affichage obligatoire, deux panneaux supplémentaires : un panneau à l'entrée du Môle et un autre à l'entrée du Port de Plaisance.

Les dates d'enquête publique ne sont pas choisies par Port Sud de France mais par la Préfecture de l'Hérault, au regard des caractéristiques du territoire concerné.

Comme indiqué dans plusieurs avis, le Môle Saint-Louis est un lieu touristique, fréquenté par les Sétois en période estivale. De ce fait, la période de réalisation de l'enquête publique semble cohérente avec les usages du Môle Saint-Louis, et permet d'informer la population locale et saisonnière.

Avis du CE : la publicité de l'enquête a été réglementairement faite. Port Sud de France a même affiché en entrée du Môle à ma demande, et à l'entrée du port de plaisance.

Par contre, la difficulté à trouver les affichages en Mairie pourrait expliquer la participation très faible du public. Ce serait le cas lors d'autres enquêtes publiques.

3.3.7 Proposition

3.3.7.1 Avis du Maire de Sète du 21 décembre 2018

Si la Ville ne nie pas l'intérêt d'une telle installation, celle-ci pourrait être plus judicieusement positionnée dans le périmètre fermé du port.

3.3.7.2 Avis anonyme du 30/07/2019 17:46

J'aime bien regarder certains bateaux dans l'aire de carénage mais si les propriétaires (port) veulent changer d'activité je pense qu'il faut déplacer l'aire de carénage dans la partie principale industrielle du port et mettre une autre activité à sa place, style compatible avec le tourisme et n'impliquant pas le passage de camions ou les énormes grues et machines lourdes pour découper sur le môle st Louis type tractopelle. Ayant rencontré à l'instant Monsieur le Commissaire Enquêteur j'ai pu prendre connaissance de détails que je n'avais pas eu le temps de voir dans le dossier. Donc sachant que les navires ne feront que 40m maximum, que les machines sont déjà

sur place, si on limitait l'activité aux mois de novembre, décembre et janvier, et exceptionnellement quand un navire se casse sur place par exemple, et que le transport de la ferraille soit fait par bateau, peut-être qu'il y aurait moins de nuisances. Si le transport ne peut pas se faire par bateaux je pense qu'il faudrait que les camions ne circulent qu'après 21h comme beaucoup de convois exceptionnels et que les camions ne soient pas trop lourds donc plusieurs petits camions plusieurs soirs de suite afin de ne pas détériorer plus le môle. Actuellement depuis plusieurs mois une péniche qui s'est brisée sur place dans l'aire de carénage est en attente d'être démantelée. Il est évident que ce travail devra se faire sur place mais je pense que ça serait mieux en temps normal de faire ce type de travail dans la partie industrielle du port coté est de la ville (rte de Montpellier).

Je pense qu'il faut déplacer le projet dans la partie industrielle du port et aussi que la personne de la DREAL(INAO) qui ne s'oppose pas ne connaît pas la situation qui est en pleine zone touristique où passent des millions de promeneurs.

Réponse du MO :

ANALYSE DES PROPOSITIONS EMISES AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La demande de Port Sud de France n'a visiblement pas bien été comprise et interprétée par plusieurs tiers.

L'objectif de la demande n'est en aucun cas de supprimer l'aire de carénage du Môle Saint-Louis, mais de valoriser des infrastructures existantes pour des opérations ponctuelles de démantèlement de navire.

En effet, l'aire de carénage dispose d'un emplacement stratégique à l'entrée du port, est facilement accessible depuis la mer, est éloignée des zones habitées et dispose d'ores et déjà d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux.

La proposition de déplacer l'activité côté « industrielle » du port ne peut malheureusement pas être retenue, cette partie du port ne disposant pas des équipements nécessaires à la levée des navires.

Concernant le trafic « camions », les véhicules seront adaptés aux caractéristiques du Môle. Ils n'entrent pas, par ailleurs, dans la catégorie des convois exceptionnels. Il s'agit de camions classiquement observés en zone urbaine pour la collecte des bennes de tri sélectif par exemple.

Le faible trafic induit ne nécessite pas, à notre sens, de mise en place de mesures spéciales, telles que la circulation de nuit. Cette solution nécessiterait une activité nocturne sur l'aire de carénage, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Avis du CE : il est intéressant que des propositions soient faites.

Le trafic des camions de nuit ne semble pas opportun eu égard au bruit et aux horaires des personnels. La localisation dans la partie industrielle du port a été envisagée et non retenue car elle nécessite la création d'installation pour une activité occasionnelle.

Pour ce qui est des périodes à éviter, Port Sud de France prévoit du mois de juin au mois de septembre.

Le 26 août 2019

Bruno Méallonier Commissaire enquêteur



4 ANNEXES

- 4-1 désignation Tribunal Administratif
- 4-2 ARRETE
- 4-3 AVIS
- 4-4 PV huissier du 28-06-2019 panneaux enquête publique démantèlement
- 4-5 site prefecture 12-7-2019
- 4-6 midi libre 27-6
- 4-7 gazette 27-6
- 4-8 midi libre 18-7
- 4-9 gazette 18-7
- 4-10 PV huissier du 15-07-2019 panneaux enquête publique démantèlement
- 4-11 Site préfecture 10-7-2019
- 4-12 mail déposition 17-7
- 4-13 accord mairie Sète
- 4-14 courriel d'envoi du procès-verbal de synthèse
- 4-15 procès-verbal de synthèse
- 4-16 mémoire en retour
- 4-17 attestation affichage mairie