



UNION CALANQUES LITTORAL

- Association loi 1901-

Regrouper toutes les volontés pour maintenir l'intégralité et assurer la sauvegarde du site des Calanques et du littoral méditerranéen par une gestion respectueuse des territoires, du patrimoine et des écosystèmes.

Projet Shipyards, port de La Ciotat, enquête publique

Monsieur Alain CHOPIN
Commissaire Enquêteur,
Hôtel de Ville
Service de l'urbanisme
13600 LA CIOTAT

Affaire suivie par : Monsieur Henry Augier, Président d'Union Calanques Littoral.

Objet : Une enquête publique relative à une demande d'autorisation environnementale présentée au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement par la société publique locale La Ciotat Shipyards (LCS), en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts pouvant aller jusqu'à 4000 tonnes environ sur les chantiers navals. Elle se déroule actuellement du 11 décembre 2019 au 15 janvier 2020.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Ce projet qui fait l'objet de l'enquête en cours porte sur la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts pour un coût estimé à 65 millions d'euros fin juillet 2019.

Il est assorti d'un autre projet d'aménagement du port « à sec » estimé à la même date à 1.95 million d'euros. Un troisième volet concernera la création d'un village d'entreprise dont le coût n'apparaît pas dans l'étude. A la date du 2 septembre 2019 le coût annoncé (page 28 de la pièce 1) est de 67 millions d'euros pour les 2 volets étudiés.

La société LCS indique dans la version finale des réponses données à la MRAe que « *le village d'entreprises est un projet totalement disjoint et indépendant du projet 4000 t, même s'il a pu être parfois présenté de manière conjointe pour des questions d'affichage politique.* » L'estimation des travaux qui concernent ce même site n'est donc pas établie. Par ailleurs, LCS ne présente pas de mise à jour de l'estimation des travaux résultant des recommandations de la MRAe.

Ce projet, tel qu'il est présenté, conduit aux observations, réflexions et propositions suivantes, émanant de plusieurs experts au sein de notre association fédérative Union Calanques Littoral.

1) **Sur la justification économique du projet.**

Certes, à court terme, cette activité peut engendrer des retombées économiques intéressantes. Toutefois, à l'heure des inquiétudes généralisées sur l'ensemble de la planète en raison de son réchauffement et de la remise en question des principes fondateurs du système économique dans lequel nous vivons, il semble que cette adaptation locale au gigantisme peu durable soit malvenue. Si la demande de réparation/entretien de ce type de navire est actuellement en hausse très relative, il est fort

probable que l'augmentation du coût de l'énergie soit un frein à son développement ou pire, à sa disparition. Il apparaît donc important que ce projet fasse l'objet d'un débat public plus largement ouvert afin d'éviter la création d'aménagements non pérennes sur des espaces privés, propriété des collectivités territoriales et surtout organiser une réflexion plus globale au sein de la population pour acter la volonté qui s'en dégagera.

2) Sur les garanties financières.

Le courrier DDTM du 29 août 2019 fait mention des rubriques relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement concernées par le projet. La rubrique n° 3120 « *Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en travers du lit mineur d'un court d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3140 ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau...* » est également citée par l'arrêté du 31 mai 2012 (version consolidée NOR : DEVP1223491A) en vigueur à la date du projet. Or, le dossier présenté à l'enquête ne fait aucune mention des garanties financières apportées par le maître d'ouvrage. En 2018, LCS a déclaré un chiffre d'affaire de 8 403 989 €. La crédibilité de cette société peut donc être mise en doute face au surdimensionnement d'un tel programme.

3) Sur l'évaluation socio-économique et le montant estimé de l'opération.

Les juges administratifs ont eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'annuler des autorisations en raison du « saucissonnage » des projets présentés à seule fin de ne pas atteindre les seuils définis par la réglementation et éviter ainsi des procédures jugées trop contraignantes.

Le Décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 portant notamment sur *la participation du public à l'élaboration des plans, programmes et projets ayant une incidence sur l'environnement*, établit les conditions de saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

L'article R121-2 du Code de l'Environnement (qui porte sur les projets publics ou privés –voir Art R 121-1) liste les catégories d'opérations relatives aux *projets d'aménagement ou d'équipement dont la CNDP est saisie de plein droit en application du I de l'article L 121-8 et celles relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement rendu public en application du II de l'article L 121-8.*

Parmi les opérations listées on trouve au point 3 : *Création ou extension d'infrastructures portuaires.* Le seuil fixé par l'article L 121-8-11 est de **75 millions d'euros.**

D'une part, ce type d'opération engendre, en règle générale, des travaux supplémentaires qui impactent le coût estimé initial. Il n'est pas rare de constater des plus-values de l'ordre de 10 % ou plus, notamment sur les interventions qui s'appliquent aux infrastructures qui, par nature, réservent des surprises quelquefois importantes.

D'autre part, même si LCS indique : « *le village d'entreprises est un projet totalement disjoint...* », il demeure que ce troisième volet de l'opération fait partie intégrante du programme d'aménagement global du port de La Ciotat. Isoler cette partie essentielle du projet d'ensemble est pour le moins incohérent et ne se justifie que par une limitation de l'enveloppe globale afin d'éviter le dépassement du seuil de 75 millions d'euros.

4) Tenir compte de l'exceptionnelle valeur du site.

Les espaces marins de La Ciotat sont partie intégrante du Parc national des Calanques, un des plus riches joyaux de notre patrimoine national. La baie de la Ciotat fait désormais partie des plus belles baies du monde. Les nombreux rapports scientifiques ont mis en exergue la grande diversité des écosystèmes marins au premier plan desquels la prairie de posidonies. Prairie au rôle fondamental d'assainissement de la mer en absorbant le dioxyde de carbone et en rejetant de l'oxygène. Ecosystème

d'une exceptionnelle richesse, nurserie à poissons et à une multitude d'invertébrés et formation protectrice du rivage et des fonds.

Introduire, faire évoluer, mettre en attente et réparer ces mastodontes gigantesques dans un tel milieu à la fois riche et fragile est contraire au respect que l'on doit avoir pour notre patrimoine marin. Autant de raisons pour lesquelles il nous paraît important qu'un débat public puisse s'organiser afin que la notion d'Intérêt Public retrouve sa place dans ce contexte qui ne se justifie que par l'intérêt économique à court terme.

5) Sur l'impact environnemental.

Il est prévu un terrassement de 15.000 m³ (agrandissement des quais existants) ainsi que le dragage de 16.000 m³ de sédiments à l'aide d'une grue sur barge. Quelles précautions seront prises pour éviter la mise en suspension des polluants contenus dans les sédiments dragués, la formation d'un panache turbide néfaste à la photosynthèse des plantes et à la respiration des animaux marins ? Où se fera l'évacuation des matériaux dragués ? Surtout pas en baie de la Ciotat ! Le déroctage doit se faire en partie à l'aide d'explosifs. Quelles précautions seront prises pour éviter l'effet néfaste de l'onde de choc sur la faune marine ? Autant d'impacts pouvant s'exercer en synergie.

6) Propositions pour réduire les impacts de fonctionnement.

Si le projet devait se réaliser en dépit de tous les arguments défavorables, nous demandons expressément de réduire autant que possible les impacts de fonctionnement du chantier naval sur ces richesses. Les moyens techniques existent, encore faut-il les imposer !

Amarrage.

Il s'agit de navires de l'ordre de 4000 tonnes et de plus de 100 mètres de long, utilisant des ancres dont le poids et le volume sont synonymes de dévastation des fonds. Il faut donc leur interdire, par une réglementation locale adaptée, de s'amarrer, en attente, sur des fonds de moins de 40 mètres, respectant la limite des prairies sous-marines de posidonies. A proximité des infrastructures d'accueil remettre en service les coffres et corps morts, ou mieux utiliser le prolongement des jetées en les équipant de bites adaptées.

Mesures de confinement pour les peintures antifoulings (PAF).

Les PAF constituent la menace la plus grave. Les plus courantes au plan européen sont celles à base de cuivre qui ont remplacé celles à base de tributylétain (TBE) interdites à cause des ravages dans les parcs de conchyliculture. Pourtant les composés du cuivre sont bien connus pour leur toxicité sur la vie marine et notamment pour leur pouvoir algicide sur la flore marine, bases de nombreuses chaînes alimentaires. N'utilise-t-on pas en effet le pouvoir algicide du cuivre pour empêcher la fixation des algues dans les tuyauteries de refroidissement de certaines usines implantées au littoral ! Mais la menace est plus grave encore quand il s'agit de l'accueil de navires non européens, régis par une réglementation plus laxiste. La liste des PAF serait longue à donner et cela est en rapport avec l'origine du pays. En dépit de leur interdiction assez générale au plan mondial, on trouve encore, par exemple, des PAF à base de TBE. Il est donc capital d'en tenir compte en confinant les aires de traitement des bateaux, en sorte qu'il n'y est aucun rejet en mer et que tout soit récupéré et traité dans des installations spécialisées.

Epuration totale et zéro rejet.

Tous les effluents pollués, engendrés par l'ensemble des opérations du chantier naval, doivent être traités dans une station d'épuration à haute performance. L'objectif est une dépollution totale et zéro

rejet en baie de La Ciotat. Sur ce point, la pièce n°3 (EIE Résumé-V2) se limite à indiquer que les résidus de décapages seront évacués par des entreprises spécialisées. Aucune précision n'est donnée sur le matériel utilisé (balayage ? aspiration ? lavage ? épuration ?) pour éliminer l'ensemble des déchets. On est là au cœur du problème !

7) Avis défavorables au projet.

Il nous paraît important de rappeler que deux organismes de poids se sont déclarés défavorables à ce projet. Il s'agit :

- ° Du service chargé de la police de l'eau de la direction départementale des territoires et de la mer. Cet organisme a déclaré que ce projet était de nature à affecter de façon notable les espaces marins du Parc national de Calanques.
- ° Du Conseil scientifique du Parc national des Calanques qui s'est déclaré défavorable au projet.

Il nous paraît difficile de ne pas prendre en compte les avis de tels organismes !

En conclusion :

Redonner vie aux chantiers de La Ciotat ne peut qu'être bénéfique pour la ville et ses habitants, à condition de s'en tenir au raisonnable. Introduire, faire évoluer, mettre en attente et réparer ces mastodontes gigantesques dans un tel milieu à la fois riche et fragile est contraire au respect que l'on doit avoir pour notre patrimoine marin. Autant de raisons pour lesquelles nous nous déclarons totalement défavorable à ce projet. A la place, nous souhaitons plutôt une plateforme plus viable, pour des bateaux d'une taille bien plus petite et adaptée à la baie.

Cette analyse nous conduit à demander au commissaire enquêteur de faire compléter le dossier par :

- ° La présentation des garanties financières et les certitudes de viabilité pour l'avenir.
- ° Les compléments à apporter à la méthodologie du traitement des navires.
- ° La prise de conscience du danger majeur de toxicité des peintures antifouling.
- ° Les dispositions à mettre en œuvre pour garantir un éloignement suffisant des navires en mouillage.

En priorité, de suspendre la procédure d'enquête publique en vertu des articles L123-14 et R123-22 du Code de l'Environnement afin que le maître d'ouvrage puisse saisir la Commission Nationale du Débat Public dans les conditions fixées par l'article L121-8 du Code de l'Environnement et que cette commission puisse se prononcer sur l'organisation d'un débat public préalablement aux conclusions et avis de l'enquête publique. En l'absence de réaction rapide du maître d'ouvrage, il sera procédé à la saisine de la CNDP par une association agréée au titre de l'article L141-1 du C.E., dans les délais prescrits par la réglementation.

Fait à Marseille le 6 janvier 2020.

Le Président, Henry Augier

Maître de Conférences honoraire, docteur d'Etat
Professeur honoraire à l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat
Ex Directeur du laboratoire de biologie marine fondamentale et appliquée
à la Faculté des Sciences de Marseille-Luminy
Ex responsable des enseignements de molysmologie (science des pollutions)
à l'Université de la Méditerranée