DEPARTEMENTS DES BOUCHES DU RHONE ET DU VAR

———

PREFECTURES DES BOUCHES DU RHONE ET DU VAR

Communes de La Ciotat (13) et de Saint Cyr sur Mer (83)

Demande d'Autorisation Environnementale
Présentée par la société La Ciotat Shipyards en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat

(Arrêté inter-préfectoral des Bouches du Rhône et du Var en date du 20 novembre 2019)

ENQUETE PUBLIQUE : *11 Décembre 2019 – 15 Janvier 2020*

PREMIERE PARTIE : **RAPPORT du commissaire enquêteur**

Alain CHOPIN
Commissaire enquêteur

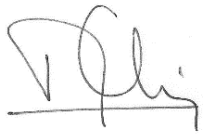


TABLE DES MATIERES

1ère Partie : RAPPORT

CHAPITRE 1 : Généralités et Déroulement de l'enquête
1.1 Objet de l'enquête p 3
1.2 Rappels des textes législatifs p 3
1.3 Désignation du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif p 4
1.4 Organisation de l'enquête – Arrêté inter-préfectoral p 4
1.5 Démarches préliminaires avant l'ouverture de l'enquête p 7
1.6 Déroulement de l'enquête p 8
1.7 Composition du dossier d'enquête p 12
CHAPITRE 2 : Présentation générale du Projet
2.1 Le Maître d'Ouvrage p 13
2.2 Le projet LCS p 13
CHAPITRE 3 : Les observations formulées par le public
3.1 Courriers reçus en Mairie et observations enregistrées sur les Registres p 16
311. Commune de La Ciotat p 16
312. Commune de Saint Cyr sur Mer p 25
3.2. Courriels avec observations reçus en Préfecture p 29
3.3 Thèmes principaux retenus avec analyse du CE p 43
331. Sans objet p 43
332. Contributions sans référence marquante avec la question environnementale p 44
333. Contributions en lien avec la question environnementale p 47
CHAPITRE 4 : La Consultation des Instances p 55
CHAPITRE 5 : Les Avis des Conseils Municipaux p 58
CHAPITRE 6 : Procès-Verbal de Synthèse p 59

CHAPITRE 1

Généralités – Déroulement de l'enquête publique

1-1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique porte sur la **demande d'Autorisation Environnementale, présentée par la société publique locale La Ciotat Shipyards (LCS) en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat.**

S'agissant d'un projet industriel impactant l'ensemble de la Baie de La Ciotat, l'enquête publique s'est étendue aux deux communes du Site : La Ciotat (13) et Saint Cyr sur Mer (83) et a fait l'objet d'un arrêté inter-préfectoral des deux départements concernés : Bouches du Rhone et Var.

A l'issue de l'enquête, les Préfets des Bouches du Rhône et du Var statueront par arrêté conjoint portant sur l'autorisation environnementale ou non, après avoir recueilli le cas échéant, l'avis des deux conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST).

1-2 RAPPEL DES TEXTES LEGISLATIFS REGISSANT CETTE ENQUETE

- articles L123.1 à L 123-18 et R123.1 à R123-27 du Code de l'Environnement relatifs aux enquêtes publiques comportant des opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- articles L 121-18 et R 121-25 du Code de l'Environnement relatifs à la déclaration d'intention de LCS
- article 181-1 du Code de l'environnement relatif à la demande d'autorisation environnementale présentée par LCS.

1-3 DESIGNATION du COMMISSAIRE ENQUETEUR PAR DECISION CONJOINTE DES TRIBUNAUX ADMINISTRATIFS de MARSEILLE et de TOULON

Vu la lettre du Préfet des Bouches du Rhône, enregistrée au greffe du Tribunal Administratif de MARSEILLE le 11 octobre 2019, et demandant la désignation d'un commissaire enquêteur pour conduire la présente enquête publique, cette demande a fait l'objet de la décision conjointe suivante :

Décision n° E19000153/13 du 23 octobre 2019, par laquelle les Présidents des Tribunaux administratifs de Marseille et de Toulon désignent **Monsieur Alain CHOPIN** comme commissaire enquêteur pour diligenter la présente enquête publique.

1-4 ORGANISATION DE L'ENQUETE - ARRETE INTER-PREFECTORAL des PREFETS des BOUCHES DU RHONE et du VAR

Dans le cadre de la présente enquête, les Préfets des Bouches du Rhône et du Var ont pris **un Arrêté conjoint en date du 20 novembre 2019** *(soit 21 jours avant son début)* par lequel ils prescrivent l'ouverture de l'enquête publique et fixent les conditions de son déroulement.

L'arrêté interpréfectoral, émis par le Préfet des Bouches du Rhône et le Préfet du Var :

- Rappelle l'objet de l'enquête s'agissant d'une demande d'autorisation environnementale en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat,
- Rappelle la désignation nominative du commissaire enquêteur,
- En fixe la durée à **36 jours** consécutifs **du mercredi 11 décembre 2019 au mercredi 15 janvier 2020** inclus
- Indique que le dossier d'enquête est à la disposition du public dans ces deux mairies, aux jours et heures habituels d'ouverture qui leur sont spécifiques
- Mentionne que les Registres d'enquête, doivent être cotés et paraphés par le commissaire enquêteur
- Précise que le public pourra sur place et dans ces créneaux horaires, consigner sur le Registre ouvert à cet effet ses observations et propositions,

- Informe par ailleurs que le dossier d'enquête est pendant toute la durée de l'enquête consultable sur le site internet de la Préfecture des Bouches du Rhône et qu'il peut également être consulté sur place à partir d'un poste informatique mis à la disposition dans un bureau de la Préfecture,
- Précise que toute personne peut se faire communiquer le dossier sur sa demande et à ses frais,
- Indique que les obervations et propositions du public peuvent être adressées au CE soit par voie postale soit par courrier électronique à une adresse dédiée
- Fixe le lieu et le calendrier des permanences où le public pourra s'entretenir directement avec un commissaire-enquêteur, à savoir :
  - **Mairie de La Ciotat**
    - **Mercredi 11 décembre : de 9h30 à 12h30**
    - **Lundi 16 décembre : de 13h30 à 16h30**
    - **Vendredi 3 janvier : de 9h à 12h**
    - **Jeudi 9 janvier : de 13h30 à 16h30**
    - **Mercredi 15 janvier : de 10h à 13h**
  - **Mairie de Saint Cyr sur Mer**
    - **Mercredi 11 décembre. : de 14h à 17h**
    - **Lundi 16 décembre : de 9h à 12h**
    - **Vendredi 3 janvier : de 13h30 à 16h30**
    - **Jeudi 9 janvier : de 9h à 12h**
    - **Mardi 14 janvier : de 14h à 17h**
- Distingue les observations et propositions du public selon qu'elles sont transmises :
  - Par voie postale ou reçues par le CE pendant ses permanences et dans ce cas elles seront consultables en mairie de La Ciotat et sur le site internet de la préfecture
  - Par voie électronique et seront alors consultables sur le site internet de la préfecture, chargée de les publier au plus tôt.
- Rappelle les formalités usuelles et légales à observer pour la publicité de l'enquête qui se fait par voie d'affichage de l'avis d'enquête dans les deux mairies concernées ainsi que pour le MO sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Quant à la Préfecture, elle doit le diffuser également par voie de presse dans deux journaux locaux selon un calendrier précis et réglementaire. Elle le publie en outre par voie dématérialisée sur son site Internet,
- Demande l'avis du Conseil Municipal des deux communes concernées, notamment au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire (avec un délai maximum de 15 jours suivant la clôture de l'enquête.
- Précise que c'est au commissaire enquêteur de clore les Registres et qu'en conséquence ils doivent lui être transmis à l'expiration du délai d'enquête,

- Fixe le calendrier auquel doit se conformer le CE à l'issue de la clôture de l'enquête publique : 8 jours pour rencontrer le responsable de projet, lui communiquer le PV de synthèse des observations orales et écrites consignées, lequel aura ensuite 15 jours pour produire ses observations éventuelles. A réception de sa réponse, la CE établit son rapport avec ses conclusions motivées, et le transmet au Préfet des Bouches du Rhône avec copie au Tribunal administratif de Marseille.
- Précise que c'est au Préfet des Bouches du Rhône d'adresser une copie de ce rapport au responsable de projet ainsi qu'aux deux mairies de La Ciotat et de Saint Cyr sur Mer.
- Informe que le rapport et les conclusions du CE seront à la disposition du public en Préfecture des Bouches du Rhône et publiés sur son site internet, pendant un an,
- Conclut qu'au terme de l'enquête ; les Préfets des Bouches du Rhône et du Var statueront par arrêté conjoint portant autorisation environnementale assortie de prescriptions, ou bien de refus, délivré à la société publique locale LCS après avis , le cas échéant, des conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) des deux départements dont la consultation est facultative.
- Rappelle que c'est au Préfet des Bouches du Rhône de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Le présent document :

1 - **RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ,**

Et le document séparé :

2 - **CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Portant sur la :

demande d'Autorisation Environnementale, présentée par la société La Ciotat Shipyards en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat

ont pour objet de rendre compte de l'exécution de cette mission.

1–5 DEMARCHES PRELIMINAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE

Mi novembre 2019, réception du dossier d'enquête adressé au commissaire enquêteur par la Préfecture des Bouches du Rhône par voie postale. Prise de connaissance et étude individuelle du dossier. Echanges avec l'autorité organisatrice pour l'agenda des permanences avant parution de l'arrêté inter-préfectoral.

Le **19 novembre 2019 (15h – 17h30),** rencontre à la Ciotat avec Monieur SAUSSOL, Directeur général de LCS, et Monsieur ROLLAND, directeur du projet. Présentation générale du projet et visite sur site.

Le **26 novembre 2019 (14h – 14h30)**, en mairie de St Cyr/Mer, modalités des permanences avec Madame la DGS et Madame CORDEL, responsable de l'urbanisme.

Le **29 novembre 2019 (14h30 – 15h)**, en mairie de La Ciotat, modalités des permanences avec Madame HUBAC du service de l'urbanisme

Le **6 décembre 2020 (10h-11h)**, vérification de l'affichage de l'Avis d'enquête aux deux mairies et sur le lieu d'enquête.

Le **9 décembre 2019 (14h30 - 17h30)** en mairie de La Ciotat, cotation et paraphage du Registre et de l'ensemble du dossier d'enquête à présenter au public

Le **10 décembre 2019 (9h-9h30)**, entretien avec Monsieur PATZLAFF, 1er adjoint de la mairie de La Ciotat, en présence de Monsieur VINCENSINI, DGS et de Madame CIPRIANI, directrice de l'urbanisme.

Le **10 décembre 2019 (10h – 13h)** en mairie de St Cyr/Mer, cotation et paraphage du Registre et de l'ensemble du dossier d'enquête à présenter au public

.

Pendant la durée de l'enquête, les correspondants du commissaire enquêteur ont été Messieurs SAUSSOL et ROLLAND de LCS, Mesdames CIPRIANI et HUBAC du service urbanisme de La Ciotat, Madame CORDEIL du service urbanisme de St Cyr/Mer, et Madame HERBAUT de la Préfecture des Bouches du Rhône, en tant qu'Autorité Organisatrice de l'Enquête (AOE). Les nombreux échanges ont été à chaque fois constructifs et ont répondu aux attentes du CE.

1-6 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1-6.1 Publicité

Conformément aux art L 123-10 et R 123-11 du Code de l'Environnement et suivant les instructions de l'art 4 de l'arrêté inter-préfectoral, la publicité de cette enquête publique a été réalisée comme suit :

- **Parutions dans la presse régionale** :

L'Avis d'enquête publique a été publié QUINZE jours au moins avant son début, dans les QUATRE journaux suivants :

- ***La Provence*** : le vendredi 22 novembre 2019
- ***La Marseillaise - édition Bouches du Rhône*** : le samedi 23 novembre 2019
- ***La Marseillaise - édition Var*** : le samedi 23 novembre 2019
- ***Var Matin*** : le samedi 23 novembre 2019

et rappelé dans les HUIT premiers jours de l'enquête :

- ***La Provence*** : le jeudi 12 décembre 2019
- ***La Marseillaise - édition Bouches du Rhône*** : le jeudi 12 décembre 2019
- ***La Marseillaise - édition Var*** : le jeudi 12 décembre 2019
- ***Var Matin*** : le jeudi 12 décembre 2019

Les formalités relatives aux parutions de l'avis d'enquête dans la presse régionale ont donc été parfaitement respectées. Une copie de chaque insertion de l'avis d'enquête a été dès la parution, versée au dossier d'enquête.

- **Affichage de l'Avis d'enquête en mairie de La Ciotat et de StCyr/Mer**

L'Avis d'enquête destiné à annoncer les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique, ainsi que ses modalités d'organisation, notamment les dates et heures de permanence en mairie du commissaire enquêteur, a été apposé sur le panneau d'affichage des mairies de La Ciotat et de Saint Cyr/Mer

Les certificats ou attestations d'affichage signés des deux maires, sont joints au présent rapport.

- **Publication sur le site internet des mairies de La Ciotat et de Saint Cyr/Mer**

Les deux mairies ont publié l'avis d'enquête sur leur site internet (avec un cheminement pas forcément aisé pour le trouver mais qui a été vérifié à plusieurs reprises par le CE)

- **Publication sur le site internet de la Préfectures des Bouches du Rhône**

Avant, pendant et après la période d'enquête publique, l'avis d'enquête publique était consultable et téléchargeable en même temps que le dossier d'enquête sur le site internet de la Préfecture des Bouches du Rhône (vérifié par le commissaire enquêteur à plusieurs reprises.)

1-6.2 Mise à disposition du public du dossier et des registres d'enquête Permanences du CommissaireEnquêteur

L'ensemble du dossier d'enquête et les registres d'enquête ont été à la disposition du public dans les deux Mairies (services de l'urbanisme), tous les jours ouvrés et aux heures ouvrables, et ce pendant toute la durée officielle de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a été à la disposition du public dans les deux Mairies pendant ses permanences aux jours et heures fixés par l'Arrêté inter-préfectoral.

1-6.3 Conditions d'exécution

- **En mairie de La Ciotat :**

  Une salle de réunion pour la consulation sur table du dossier d'enquête et un petit bureau annexe pour la réception individualisée du public par le CE ont été mis disposition.
  L'accessibilté des Personnes à Mobilité Réduite a été vérifiée : un ascenseur aurait permis à une éventuelle PMR (ce ne fut pas nécessaire) d'accéder au 1er étage où se trouvait la salle de réunion et le bureau du CE.

- **En mairie de Saint Cyr/Mer :**

  Une petite salle de réunion pour la consulation sur table du dossier d'enquête a été mise à disposition au 1er étage de la mairie. C'est dans cette salle que le CE a tenu ses permanences et qu'il a pu avoir des entretiens individualisés en toute confidentialité (un coin d'attente dans le couloir attenant était prévu)
  L'accessibilté des Personnes à Mobilité Réduite a été vérifiée : si une éventuelle PMR s'était présentée (ce ne fut pas le cas) , le CE se serait déplacé au RDC où un petit bureau disponible aurait pu être utilisé.

1-6.4. Ambiance générale

Pendant ces 10 permanences, la fréquentation du public s'est faite plutôt rare durant les trois premières semaines. Principalement des personnes travaillant au Chantier Naval ou de leur entourage sont venues déposer leurs observations. La dernière semaine fut plus intense avec des permanences à plein régime dans les derniers jours, les uns parce qu'ils venaient juste de le savoir (marché du dimanche pour St Cyr/Mer), les autres parce qu'ils ont été sensibilisés par les réseaux sociaux ou les quelques articles de presse. Toutes les permanences se sont donc déroulées dans le calme. Les personnes qui ont consulté le dossier et rencontré le commissaire enquêteur pour un entretien, ont eu tout loisir de s'exprimer librement, de faire part de leurs observations sur le Projet soumis à enquête et de les consigner par écrit sur les Registres, par courrier ou par courriel.

A noter que les mouvements sociaux de portée nationale, générant des difficultés de mobilité et captivant l'actualité de tous les jours ont pu influer sur les préoccupations prioritaires des citoyens. De même la période choisie pour l'enquête publique avec la période des fêtes de fin d'année n'a pas forcément été proprice à l'appropriation et à la connaissance de cette enquête. C'est d'ailleurs pour cette raison que le commissaire enquêteur a proposé à la Préfecture en amont de l'Arrêté, d'allonger sa durée en la portant de 30 à 36 jours, ce qui a été retenu.

1-6.5 L'implication de la Presse pendant l'enquête

Plusieurs articles de presse relatifs à l'enquête publique sont parus pendant l'enquête :

- ✓ La Provence du 17 décembre, suite à la conférence de presse de LCS la veille :
  « L'ascenseur à bateaux veut se fondre dans le bleu »
- ✓ Les Nouvelles Publications du dépt 13 du 18 décembre 2019, suite à la même conférence de presse
  « Un ascenceur à bateaux qui hausse la biodiversité »
- ✓ La Marseillaise du 21 décembre 2019, suite à la même conférence de presse
  « 5 millions pour mettre les méga-yachts au vert »
- ✓ Mediapart (Le Blog de Jacques89) du 8 janvier 2020
  « Un ascenseur pour nos impôts, un échafaud pour les services – Saison 1 »
- ✓ La Marseillaise du 14 janvier 2020
  « La Ciotat : l'impact environnemental des méga-yachts fait polémique »
- ✓ Marsactu du 17 janvier 2020 *(la journaliste est venue en mairie de LC pendant la permanence du CE.)*
  « A La Ciotat, le projet d'ascenseur à méga-yachts fait des oh et débat »

- ✓ La Marseillaise du 17 janvier 2020
  « Enquête publique : LCS dénonce une campagne de désinformation »
- ✓ Mediapart (Le Blog de Jacques89) du 30 janvier 2020
  « Un ascenseur pour nos impôts, un échafaud pour les services – Saison 2 »
- ✓ Marsactu du 31 janvier 2020 (Reprise groupée des Saisons 1 & 2 de Mediapa

A cette presse écrite, il convient d'ajouter un **reportage télévisé de FR3** effectué le 15 décembre 2019 en mairie de La Ciotat pendant la permanence du commissaire enquêteur.

Diffusé le soir même (24h avant la clôture de l'enquête, ce reportage disponible en replay a fait un point relativement objectif des enjeux environnementaux et sur l'enquête publique en cours : le président du PNC et un membre de l'association de défense environnementale « Les Verts de La Ciotat » ont été interviewés.

L'ensemble des articles de presse écrite est joint en annexe du présent rapport.

S'agissant de journaux d'opinion, le commissaire enquêteur n'y a pas puisé d'éléments probants pour étayer son rapport. Ils sont totefois annexés pour que le lecteur puisse au besoin en prendre connaissance, traduisant le climat dans lequel s'est déroulée l'enquête, surtout en final et pendant le mois de janvier.

1-6.6 Clôture de l'enquête

La clôture de l'enquête publique a été effective le **15 janvier 2020,** à l'heure habituelle de fermeture de chaque Mairie.

Conformément aux instructions de l'arrêté inter-préfectoral (art 6 de l'arrêté), le commissaire enquêteur a procédé le lendemain matin, 16 janvier à la clôture des deux Registres, à leur ramassage et à celui de tous les courriers reçus en mairie ainsi que du dossier d'enquête de la mairie de La Ciotat, siège de l'enquête.

1-7 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE.

Le dossier d'enquête avec toutes les pièces mis à la disposition du public, était constitué des documents suivants :

1-7.1 L'arrêté inter-préfectoral du 20 novembre 2019 (6 pages), *(coté AR PREF, p 1 à 6)*
1-7.2 L'avis d'enquête du 29 janvier 2019 (2 pages), *(coté AVIS PREF, p 1 à 2)*
1-7.3 Pièce 1 - Pièces générales du dossier (290 pages), *(coté PIECE 1, p1 à 290)*
1-7.4 Pièce 2 - Etude d'impact - Rapport (328 pages), *(coté PIECE 2, p 1 à 328)*
1-7.5 Pièce 3 - Etude d'impact – Résumé non technique (70 pages), *(coté PIECE 3, p 1 à 70)*
1-7.6 Pièce 4 - Etude d'impact –Annexes – Tome 1 (456 pages), *(coté PIECE 4 Tome 1, p 1 à 456)*
1-7.7 Pièce 4 - Etude d'impact –Annexes – Tome 2 (348 pages), *(coté PIECE 4 Tome 1, p 1 à 348)*
1-7.8 Pièce 5– Note de présentation non technique (11 pages), *(coté PIECE 5, p 1 à 11)*
1-7.9 Note complémentaire n°1 (42 pages), *(coté NOTE COMPLEMENTAIRE 1, p 1 à 42)*
1-7.10 Avis du DRASSM - Pièce 1 (1 page), *(coté AVIS DRASSM Pièce 1, p 1)*
1-7.11 Avis du DRASSM - Pièce 2 (4 pages), *(coté AVIS DRASSM Pièce 2, p 1à 4)*
1-7.12 Avis de l'Agence Régionale de Santé (3 pages), *(coté AVIS ARS, p 1à 3)*
1-7.13 Avis du Parc National des Calanques (5 pages), *(coté PNC, p 1à 5)*
1-7.14 Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (16 pages), *(coté MRAe, p 1à 16)*
1-7.15 Tableau réponse de LCS à DDTM 13 et ARS (5 pages), *(coté REPONSE LCS à DDTM13-ARS, p 1 à 5*
1-7.16 Réponse à l'Avis de la MRAe n°2019-2419 du 31/10/19 (48 p), **(***coté REPONSE LCS à MRAe, p 1 à 48)*

L'ensemble du dossier constitué de **1635 pages**, côté et paraphé par le commissaire enquêteur, est resté à la disposition du public pendant toute la période réglementaire de l'enquête, dans les deux Mairies, Services de l'urbanisme, ou sur table pendant les permanences du commissaire enquêteur.

CHAPITRE 2

Présentation générale du Projet

21. LE MAITRE D'OUVRAGE

Le projet est porté par la Société Publique Locale « La Ciotat Shipyards » dont le président est Monsieur BORE, Maire de la Ciotat, Vice Président de la Métropole Aix Marseille, Vice Président du Conseil départemental 13, et dont le directeur général est Monsieur SAUSSOL, Maître d'ouvrage du projet soumis à enquête publique avant délivrance de l'autorisation environnementale.

Cette SPL LCS, continuateur de la SPL SEMIDEP-Ciotat acté par son changement de raison sociale en 2018, s'est vu déléguer l'aménagement, la gestion et l'exploitation du port maritime de commerce et de pêche de La Ciotat dans le cadre d'un contrat de concession conclu le 23 décembre 1996 avec le Conseil départemental 13, dépositaire du domaine public portuaire depuis 1988. Aux termes de ce contrat, LCS a pour mission de conduire la réindustrialisation du site, en oeuvrant notamment à la modernisation et au réaménagement des infrastructures portuaires permettant d'accueillir des activités créatrices d'emplois qualifiés.

22. LE PROJET de LCS

221 - Premier volet

Dans ce cadre et après l'aménagement de la Plateforme « *Super Yachts* » en 2007, puis la création de la plateforme « *moyenne plaisance* » en 2009 suivie de la restructuration de la grande forme de radoub en 2015, LCS compte réaliser maintenant la plateforme « *Méga Yachts* » dédiée aux navires de 100 m ou plus et qui sera dotée d'un ascenseur à bateau de 4 000T.

La flotte mondiale de ce type, quasi inexistante il y a une dizaine d'années, représente aujourd'hui près de 110 MY ; 34 nouveaux navires dont 13 de plus de 100 m, sont actuellement en construction.

En raison de ses infrastructures existantes et de sa localisation à proximité immédiate du « triangle d'or » (Côte d'azur, Riviera italienne et Sardaigne) qui voit passer 70% de la flotte mondiale de yachts, le site de La Ciotat est placé à un endroit stratégique pour y assurer les prestations d'entretien et de réparation navale mais aussi de « refit » (de yachts anciens.)

Le secteur de la future plateforme s'étendra sur une superficie de 42 000 m2 et sera dotée de 7 places pour MY ainsi que des servitudes afférentes. Pour en réaliser l'assise, le cours d'eau « La Bucelle » s' écoulant actuellement dans un ouvrage maçonné , sera dévoyé en amont du projet sur 180 m et s'écoulera alors au travers d'une conduite qui passera sous le futur Port à sec.

222 - Second volet

La réalisation de la Plateforme 4000T nécessite le déplacement préalable de l'actuel Port à sec pour en libérer l'emprise foncière nécessaire. Le nouveau port à sec s'étendra sur 4500 m2 avec une capacité d'accueil de 200 à 270 bateaux de 7m et disposera d'une aire de carénage équipée d'une collecte de déchets.

223 - Troisième volet

Il porte sur l'aménagement d'un « Village d'entreprises » tourné vers le yachting, et comprenant notamment des ateliers destinés et mis à la disposition des sous-traitants du site, permettant de créer davantage d'emplois pérennes au niveau local.

L'impact de cet aménagement est étudié et évalué dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet global, mais sa demande d'autorisation au titre du Code de l'Environnement est instruite au travers d'une procédure tierce, associée au permis de construire du Village d'entreprises qui en porte l'étude d'impact.

224 - Coût prévisionnel (hors Village d'Entreprises)

65 M€ pour la réalisation et l'aménagement de la plateforme, incluant le dévoiement de La Bucelle.
1,95 M€ pour la réalisation et l'aménagement du Port à sec
Soit au total (hors VE) : 66,95 M€

La durée des travaux (hors VE) est de 28 mois, organisés en 10 phases successives.

CHAPITRE 3

Les observations formulées par le public

Le **bilan global** de la consultation par le Public du dossier général de l'enquête est le suivant :

- **43** **personnes reçues** par le commissaire enquêteur pendant ses **10 permanences**
- **10** **lettres** ont été adressées au commissaire enquêteur.
- **57** **observations** écrites ont été portées sur les deux Registres d'enquête
- **104** **courriels publiés** sur le site de la Préfecture des Bouches du Rhône

Répartition par commune et Préfecture 13:

Mairie	Personnes reçues par CE	Courriers reçus	Observations sur le Registre
La CIOTAT	34	3	50
SAINT CYR / MER	9	7	7
PREFECTURE 13	-	104	-
Total	**43**	**114**	**57**

Remarques liminaires sur l'analyse des observations du public

Les tableaux ci-après récapitulent les observations et requêtes faites à la commission d'enquête et consignées sur les 2 Registres d'enquête publique, courriers, courriels ou dossiers reçus et annexés.

Ils contiennent les indications sur les requérants, leur adresse (quand elle est fournie…), les modalités de saisine du commissaire enquêteur, mention ou non d'un plan ou dossier remis par l'intéressé, la description résumée de la demande ou de l'observation.

Chaque courrier destiné au commissaire enquêteur est répertorié par la lettre **L** (complétée des initiales de la mairie concernée), suivie du numéro d'ordre dans la chronologie de la réception (en couleur rouge sur les Registres).

Chaque courriel publié par la Préfecture est répertorié par la lettre **M** suivie du numéro d'ordre dans la chronologie de la réception. ***Ils sont regroupés dans un volume de 162 pages annexé au présent rapport***.

Chaque mention manuscrite portée sur les registres est répertoriée par la lettre **OB** (complétée des initiales de la mairie concernée) suivie du numéro d'ordre chronologique d'inscription (en couleur verte sur les Registres).

31. COURRIERS reçus en mairie & OBSERVATIONS inscrites sur les Registres

311. Commune de La Ciotat

Ordre chrono	Coordonnées du requérant	Date saisine CE	Requêtes ou observations formulées	Thème	Avis
LLC1	**LCS**	17/12/19	Copie communiqué de presse de LCS envoyé à la mairie	SO	SO
LLC2	**Mairie de La Ciotat**	03/01/20	Délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2019 favorable au projet.	SO	**FAV**
LLC 3	**Union Calanques Littoral** Président **M. Henry AUGIER** 16, Traverse des Baudillons 13013 MARSEILLE	Courrier daté 06/01/20 Remis en mairie et joint le 7 au Registre	Estimation du projet en juillet 19 : 65 M€ (plateforme) et 1,95 M€(port à sec) : soit 67 M €. Mais pas d'estimation pour le 3ème volet : le village d'entreprises (VE). LCS indique *VE disjoint et indépendant du projet meme si apparu conjoint pour affichage politique.* LCS n'indique pas montant travaux supplémentaires suite recommandations MRAe. 1) <u>Sur la justification économique du projet</u> : Activité aux retombées éco intéressantes à court terme. Mais adaptation locale peu durable en raison inquiétudes généralisées sur la planète (réchauffement climatique …) et probabilité d'un frein à son développementt voire sa disparition, en cause : coût énergie. Mériterait un large débat public sur la création d'aménagements non pérennes sur des espaces privés (propriété des collectivités territoriales), pour organiser une réflexion globale et acter la volonté de la population qui s'en dégagera. 2) <u>Sur les garanties financières</u> Le dossier ne mentionne aucunement les garanties financières apportées par le MO. Chiffre d'affaire de 8,4 M€ déclaré en 2018 : doute sur crédibilé LCS face au surdimensionnement du projet. 3) <u>Sur l'évaluation économique et le montant estimé du projet :</u> Mentionne que des TA ont eu à annuler des autorisations, en raison du « saucissonnage » de projets ne dépassant pas les seuils financiers fixés par la Loi, évitant ainsi une procédure plus contraignante.	CNDP VE	**DEF**

			Rappelle les textes légaux du Code de l'Environnement établissant les conditions de saisine de la CNDP et le seuil financier de 75 M€ fixé pour les projets « création ou extension d'infrastructures portuaires ». Suppute que le coût initial estimé sera réévalué d'au moins 10% pour des travaux supplémentaires. Isoler le VE du projet global est incohérent ; se justifierait pour éviter le dépassement du seuil de 75 M€	CNDP	
			4) <u>Sur l'exceptionnelle valeur du site</u> La baie de La Ciotat fait partie des plus belles du monde. Ses espaces marins sont partie intégrante du PNC. Les scientifiques ont souligné la grande diversité de ses écosystèmes marins dont la prairie de posidonies d'une exceptionnelle richesse joue un rôle fondamental d'assainissement de la mer. Les manœuvres prévisibles des MY dans cette baie sont une menace pour le patrimoine marin.Il faut donc organiser un débat public pour que l'intérêt public soit comparé à celui économique.		
			5) <u>Sur l'impact environnemental</u> Avec le terrassement de 15 000 m2 de quais et le dragage de 16 000 m3 de sédiments, se pose la question des mesures prises pour éviter la suspension des polluants dans le dragage, la formation d'un panache turbide, néfaste à la photosynthèse et à la faune. Deux autres questions : où se fera l'évacuation des matériaux dragués et quelles précautions seront prises lors du déroctage à l'aide d'explosifs ?		
			6) <u>Propositions de réduction des impacts de fonctionnement</u> Si en dépit, le projet se réalise, UCL avance <u>des propositions</u> à imposer aux MY : • *Amarrage :*L'interdire en position d'attente, sur des fonds marins de moins de 40m, en respectant les prairies sous marines. Remettre en service a proximité des infra d'accueil, les coffres et corps morts, utiliser le prolongement des jetées équipées de bites adaptées. • *Peintures antifouling :* les PAF constituent la menace la plus grave. Les PAF à base d'étain (TBE) à l'origine de destruction de parcs ostréicoles ont été remplacées par celles à base de cuivre, qui restent toxiques pour la vie marine en raison de leur pouvoir algicide sur la flore marine(exemple du cuivre utilisé pour empêcher la fixation des algues dans les tuyauteries d'usines en bordure de littoral…). Et de recommander de confiner les aires de traitement des MY avec aucun rejet possible en mer avec traitement des résidus dans installations spécialisées. • *Epuration totale et zero rejet :* Tous les effluents pollués doivent être traités dans une station d'épuration à haute performance. Objectif demandé : dépollution totale et zéro rejet en mer ; or la pièce 3 du dossier se limite à indiquer que les résidus de décapage seront évacués par des entreprises spécialisées sans précisions sur le matériel utilisé.	MOUIL PAF	
			7) <u>UCL donne un avis défavorable au projet</u> En rappelant les 2 avis défavorables du service de la police de l'eau de la DDTM13 et du Conseil scientifique du PNC 8) Conclut en souhaitant un développement économique des chantiers plus raisonnable, axé sur des bateaux plus petits en taille et adapté à la baie. Demande au CE des compléments au dossier et en priorité de suspendre l'EP pour que le MO saisisse la CNDP, sinon cette instance sera saisie par une association agréée art 141-1.	CNDP	

LLC 4	**Mme Linnea ANDERSSON** 384, Traverse de la Plaine 13600 LA CIOTAT	Remise au CE issue entretien 15/01/20	Reprend tous les éléments de l'association UCL (**LLC3**) en développant le paragraphe PAF : Les bateaux de plus de 25m ont une dérogation pour pouvoir utiliser les dérivés de l'étain : les trop fameux organostanneux, responsables de l'empoisonnement de la flore et de la faune en Atlantique (parcs ostréicoles du bassin d'Arcachon 1975-1982). Et de mettre en rapport les MY avec les pétroliers de 125 000T qui nécessitent 65T de PAF… Les PAF à base de cuivre sont tout aussi toxiques et bien d'autres PAF le seraient encore plus pour des MY provenant de pays sans réelle réglementation.	PAF	**DEF**
LLC 5	**Les Verts du Golfe de La Ciotat** **Mme Elisabeth ROUX** Présidente **Mme Isabelle MAZUC** Membre **Mme Madeleine VENTABOUX** Membre **M. Gérard RIVOIRE** Consultant scientifique	Remise au CE issue entretien 15/01/20	Rappelle les données chiffrées des 3 projets (y incluant ainsi le Village d'Entreprises avec 21 ateliers et 2 bâtiments). 1) Sur les arguments économiques avancés, LCS se fonde sur des bases hypothétiques et fragiles, connues d'elle. En effet le rapport de gestion Semidep La Ciotat 2016 n°103 de la commission permanente du 15 nov 17 ne donne pas des perspectives optimistes pour le marché du yachting dans la Région. De plus Gênes et Barcelonne sont déjà concurrentes sur cette même activité. 2) Contradiction sur le Village d'entreprises : dans le même rapport le CA de la SEMIDEP semble indiquer déjà qu'il s'agit d'un projet global (plateforme + offre d'immobilier d'entreprises alors que dans cette enquête le VE est dissocié.) 3) Inquiétudes sur l'aspect financier : se référant pour cela aux annonces parues dans la presse (long extrait La Provence du 26/9/18), à la concurrence avec Marseille où un ascenceur pour MY 6000T est acté pour être construit au GPMM (lien internet bfm tv), au fait que MB92 racheté par le fonds d'investissement Squircle n'apporte plus sa contribution et que le plan est annoncé pour 8M€ chacun-Métropole AMP et département- 1,3M€ Région PACA le reste soit 53 M€ par les bénéfices d'exploitation (incertains). Si pas de bénéfice, qui prend le risque financier ? Le passé récent démontre le peu d'emplois créés avec l'argent public pourtant investi dans les chantierS S'interroge sur la durée de 35 ans de mise à disposition d'un espace public qui parait excessive. 4) Sur l'urgence climatique : Investir de l'argent public (probablement à perte) pour satisfaire les caprices de quelques milliardaires en recherche de gigantisme, au risque de polluer les eaux de baignade et la vie marine, est révoltant.L'argent public ne serait il pas être utilisé à meilleur escient vu l'urgence climatique et l'état de la Méditerranée ? Projet qui est une injure au moment où il est demandé à chacun de réduire son impact carbone (note qu'un yacht de 70m consomme 500 l/heure. Et de conclure sur ce point en rappelant que l'objectif est de baisser d'ici 2030, 40% des émissions de gaz à effet de serre. 5) Conséquences environnementales - *Pour les activités liées à la mer (baignade et pêche)* Les courants marins du golfe de La Ciotat (Le Ligure et ses ramifications) dirigent les polluants vers les plages. L'ARS ayant prélevé divers produits marins en ce lieu , y a trouvé des métaux et éléments chimiques tels que les spécialistes déconseillent de manger trop de poissons, le déconseillant même aux femmes enceintes. Les PAF hautement toxiques aux conséquences catastrophiques sur les organismes marins (confirmé par	VE COUR	**DEF**

			l'Agence Environnementale) sont interdites pour la plaisance côtière alors qu'elles seront utilisées pour les MY. - *Sur les posidonies* Rôle fondamental : produisent de l'oxygène, absorbent le CO2, servent de nurserie, maintiennent le sable en place. Les ancres des MY de plusieurs T détruisent les herbiers…Ainsi selon l'Agence de l'Eau un bateau de 50m peut provoquer la disparition de 1500 m2 d'herbier. Il faut remettre en activité des corps morts et interdire de jeter l'ancre à moins de 38m de profondeur. (limite inférieure des herbiers) pour éviter les dégâts. - *Sur la qualité de l'air :* L'augmentation ne serait que de 25% : au rapport au nombre de jours d'air irrespirable, c'est énorme. Ainsi en 2019 il y a eu 24 jours de dispositifs préfectoraux (source Atmosud) sans compter les jours où l'air est de médiocre qualité. Les conséquences de sa qualité influent sur la santé humaine, surtout pour les riverains. - *Les risques environnementaux :* Eaux : en cas de montée des eaux importantes quels sont les bassins de rétention prévus ? et comment seront confinées les eaux ? Bruit : Chantier en plein centre ville qui ne peut que porter préjudice aux habitants. 6) L'association se réfère aux avis argumentés et défavorables du Comité scientifique du PNC et de l'ARS. Elle s'interroge sur le fait qu'il n'est nullement fait état de procédures de contrôle concernant les travaux, ni des sanctions en cas de non respect des normes. Un comité de suivi environnemental indépendant n'est pas prévu. Note qu'un chenal a déjà été creusé pour un MY (lien internet du marin Ouest-France) : début de travaux avant EP ? De même la pose de 1ère pierre du VE a eu lieu avant EP (lien internet La provence) 7) Conclut en s'opposant au projet, en ajoutant les art R121-2, L121-8, L121-16 du CE qui traitent de la saisine de la CNDP, s'interrogeant si elle a été consultée.	PAF EAUX CONTR VE CNDP	
OBLC2	**Mme Sandra SAVALLI** 4, rue Forbin 13600 LA CIOTAT	Idem	Au regard du dossier, est favorable au projet.	SM	**FAV**
OBLC3	**M. Arnaud BARLATIER** 2000, av Emile Bodin 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC4	**M. Philippe MARROT** 23, impasse des Granières 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC5	**M. Florent BORGEAUD** 296, allée des logis de Brunet 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**

OBLC6	**M. Fabien MAGGIANI** 1294, chemin des Solans 13400 AUBAGNE	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC7	**M. Julien BECDA** Résidence Les Crêtes 13600 LA CIOTAT	Registre du 16/12/19	La Ciotat doit poursuivre sa réindustrialisation et le …(?) sa mission d'intérêt général. Le projet va créer de l'emploi mais aussi permettre de réaménager une zone en friche et l'équiper de systèmes de récupération des eaux usées de l'exploitation et pluviales. Favorable au projet	ERD	**FAV**
OBLC8	**M. Mickaël JALABERT** Le Jonquet n°37 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC9	**Mme Manon DEODATO** **M. Nicolas CAL** (sans adresse)	Idem	Consécration de la réindustriallisation et de la reconversion des CN ; Impact sur environnement tel que décrit par différents détracteurs est injustifié au regard de l'ascenceur 2000T créé en 2007 sans répercutions négatives. Propulsera La Ciotat au plus haut niveau de ce secteur d'activité. Clientèle qui respecte les règles fondamentales (mouillage au large des posidonies, évacuation des déchets aux endroits adéquats et s'acquitte des frais. Projet pharaonique certes mais bien moins polluant qu'un ferry ou cargo. Tous deux favorables au projet pour leur génération et celles à venir.	ERD	**FAV**
OBLC10	**Mme Caroline BRICOURT** 2, place Fernand Labrosse 13600 CEYRESTE	Idem	Cohérent avec le développement du CN. Favorable au projet	ERD	**FAV**
OBLC11	**Mme Francesca BEAUMALOU** 20, Parc de Sainte Croix 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC12	**M. Stéphane BERTOLINO** 1, rue Kerguelen 13600 LA CIOTAT	Registre du 17/12/19	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC13	**M. Hervé ITRAC** (sans adresse) Elu à la municipalité de La Ciotat	Idem	Remarque que l'information sur le site internet de La Ciotat est quasiment impossible. Difficultés pour rechercher le dossier dessus et finalement a pu le consulter sur celui de la Préfecture 13. A suggéré au service de l'urbanisme de mettre un lien sur le site communal.	SO	SO
OBLC14	**M. Frédéric PASTOR** 13600 LA CIOTAT	Idem	Vu le nombre de pages du dossier, difficile de l'approfondir en 3h.. S'interroge sur le flux trafic routier induit par le chantier. Aucun plan à disposition.	TRAF	SO
OBLC15	**Union Calanques Littoral**	Registre du 07/01/20	M. Henry AUGIER, Président et deux mandataires de l'association UCL, M. et Mme PARA, déposent en mairie de La Ciotat leur requête de 5p. (**LLC3**)	SO	SO

OBLC16	**Mme Zana NOUACER** 13600 LA CIOTAT	Idem	Souhaite que les recommandations des différents organismes pour éviter le pire au PNC soient prises en considération, notamment celles d'UCL. Impact des travaux sur le vivant. Mesures de confinement pour les PAF à appliquer. Stations d'épuration à 100% et zéro rejet. Sauvegarder les richesses marines et terrestres du PNC.		Neutre
OBLC17	**M. Damien BLANC** 8, rue Lucien Martin 13600 LA CIOTAT	Registre du 09/01/20	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC18	**M. Romain VIDAL** 1808, avenue Guillaume Dulac 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC19	**M. Matthieu JULIEN** 170 av C/C Alain Deruy 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC20	**M. Assani NAIL** Résidence Les Micouliers 13400 AUBAGNE	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC21	**M. Nicolas ROBBIANO** 215, av Joseph Roumanille 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC22	**M. Florent LEQUEMENER** Av Guillaume Dulac 13600 LA CIOTAT	Idem	Crée de l'embauche pour la ville. Il y a toujours des solutions pour empêcher la pollution des plages de La Ciotat. Favorable au projet	ERD	**FAV**
OBLC23	**Anonyme** 307, av Jules Ferry (sans ville)	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC24	**M. Alexis VIAS** 622, avenue Marcel Camus 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC25	**M. Jean-Charles SANTONI** 5, avenue de la Marine 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC26	**M. Loic FLEURY** Avenue Guillaume Dulac 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**

OBLC27	**Les Plaisanciers du Port Vieux** 13600 LA CIOTAT	Idem + Entretien CE	Représentant son Pdt M. Robert POLO, précise que l'association est favorable au projet Concernant le déplacement du Port à sec, l'association demande : • Nbre de places minimum : celui de 2018, voire plus • Tenir compte des normes constructeurs actuelles avec des largeurs de bateau plus grandes • Aire de carénage pour recevoir unités plus importantes que celles à terre avec postes eau, électricité et système récupération et traitement eaux usées. • Ponton à stabilité permanente pour mise à l'eau des bateaux • Ponton d'accueil pour la nuit aussi important que maintenant, avec eau – électricité • Parking auto à disposition des utilisateurs du Port à sec ;	DIV	**FAV**
OBLC28	**Anonyme** (sans adresse)	Idem	Favorable au projet, pour principalement l'activité économique et la création d'emplois, la pérennisation de l'activité de réparation navale sur le site, le rayonnement de la ville avec passage d'équipages étrangers, consommateurs importants.	ERD	**FAV**
OBLC29	**Mme Christine FADDA** Traverse Rompe Cou 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet pour redynamisation du site des CN, de la ville et de l'emploi	ERD	**FAV**
OBLC30	**M. Mendi IRATHEWE** 1, rue Antoine Vargiu 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC31	**M. Mathieu GASTALDI** 6, Impasse du Ferrageon 13600 CEYRESTE	Registre du 09/01/20	Favorable au projet répondant à une très forte demande du yachting. Exceptionnelles retombées économiques et sociales pour la ville, le département et la région. Surtout pour les jeunes de pouvoir travailler aux CN comme avant. De plus tous les enjeux environnementaux ont été pris en compte.	ERD	**FAV**
OBLC32	**M. Audric PELLETIER** (sans adresse)	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC33	**M. Christophe DEL-PISTOIA** 1, rue Antoine Vargiu 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC34	**M. Florent CICCOMANCINI** 1808, av Guillaume Dulac 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet, outil d'avenir pour le site, La Ciotat et les enfants	ERD	**FAV**
OBLC35	**M. Ludovic VENTRE** Chemin du Puits 83136 FORCALQUEIRET	Idem	Favorable au projet, pour l'emploi et l'avenir	ERD	**FAV**
OBLC36	**M. Kevin DONDRIO DI MEO** 19, avenue de l'Abeille 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet, pour l'emploi et l'avenir	ERD	**FAV**
OBLC37	**M. Adrien DAIWA** 21, avenue de l'Abeille 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**

OBLC38	**M. Sylvain ALROUCHE** 239, Route d'Aubagne 13830 ROQUEFORT LA BEDOULE	Idem	Favorable au projet	SM	**FAV**
OBLC39	**Mme Véronique DUFOURQ** Clos Beauvoir, Les Lauriers Roses 13600 LA CIOTAT	Idem	Projet qui profite à une ultra minorité très riche. Somme colossale investie. Vu le réchauffement climatique, ces MY énergivores doivent ils être utilisés ? Pollution accentuée par les rejets des PAF, le nbre de bateaux, les mouillages… Que vont devenir la plus belle baie du monde et le PNC ? Souhaite d'autres choix pour sa ville. Ce projet risque d'être obsolète très vite et de ne créer que très peu d'emplois locaux. Mise sur d'autres chois de rénovation et se dit hyper défavorable au projet.	PAF	**DEF**
OBLC40	**M. Eric BLONDEL** 1266 Ancien de La Ciotat 83150 BANDOL	Idem	Favorable au projet, pour l'emploi et le développement de la ville	ERD	**FAV**
OBLC41	**M. Jean-Nicolas FACCHINI** 1279, avenue Dei Reganeu 83150 BANDOL	Idem	Favorable au projet, pour l'emploi, le développement de la ville et en mémoire des Anciens qui se sont battus pour le maintien du site industriel	ERD	**FAV**
OBLC42	**Anonyme** 8, rue Capitaine Badille 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet, pour dynamiser l'activité, pour créer de l'emploi, et en mémoire des Anciens qui se sont battus, en espérant que le site va fonctionner à plein régime pour longtemps.	ERD	**FAV**
OBLC43	**Mme Linnea ANDERSSON** 384, Traverse de la Plaine 13600 LA CIOTAT	Registre 15/01/20 + Entretien CE	Rencontre le CE pour un entretien et lui remet son courrier **LLC4**. Fait part de ses inquiétudes au regard de la protection de l'environnement. Complètera son dossier si besoin, après consultation d'autres dossiers sur site Préfecture.	SO	**DEF**
OBLC44	**Les Verts du Golfe de La Ciotat** **Mme Elisabeth ROUX** Présidente **Mme Isabelle MAZUC** Membre **Mme Madeleine VENTABOUX** Membre **M. Gérard RIVOIRE** Consultant scientifique	Registre 15/01/20 + Entretien CE	Tous les quatre rencontrent le CE pour un entretien et lui remettent leur courrier **LLC5**. Feront un additif par voie dématérialisée avant la fin de l'enquête.	SO	**DEF**
OBLC45	**Mme Renée HERMITTE** 125, chemin de Sorba 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre 15/01/20 + Entretien CE	Rencontre le CE pour un entretien. Membre de l'association environnementale RTES de Saint Cyr/mer, elle fait part de son accord avec son président venu rencontrer le CE la veille lors de sa permanence dans sa commune. Qualifie de « crime » environnemental que de polluer la plus belle baie du monde à cause des particules plus ou moins fines. Ce qui va générer des maladies et accroître le coût de la santé en France. Pollution engendrée en mer et lors des grosses pluies.		**DEF**

			Craint un accroissement du trafic routier au Port Vieux, induit par l'activité aux CN, alors qu'il vient d'être requalifié par la Métropole. Paysage dénaturé avec la présence de MY dans la Baie. Incidence négative des mouvements de MY sur les activités sportives en mer (surfistes, véliplanchistes,…) Signale au CE que les CN n'ont pas attendu puisqu'ils ont déjà creusé pour accueillir le MY actuellement en réparation. Quant au VE, il sera construit sur les Sources du Pré d'après la presse.	TRAF PAYS	
OBLC46	**M. Lucien BRITTEN** 16, avenue Calendal 13600 LA CIOTAT	Registre 15/01/20	Favorable au projet (investissement permettant de pérenniser le site industriel).	ERD	**FAV**
OBLC47	**M. Michel MOSCA** 1, avenue Roumanille 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet pour l'avenir	ERD	**FAV**
OBLC48	**M. Ronan LE DEZ** 83210 SOLLIES VILLE (travaille au CN)	Idem	Favorable au projet pour l'emploi.	ERD	**FAV**
OBLC49	**M. Stéphan GALONIER** 200, Chemin Esprit Julien 13190 ALLAUCH	Idem	Favorable au projet pour pérenniser l'emploi et les retombées économiques.	ERD	**FAV**
OBLC50	**Mme Eva GARBARINO** 170, av du CC Alain Deruy 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet pour l'emploi et le développement économique avec la création de nouvelles opportunités.	ERD	**FAV**
OBLC51	**Mme Sylvia CASARIL** 38, Traverse Bonifay 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet pour l'emploi et le développement économique et social de la ville. Les impacts environnementaux seront limités et permettront la cohabitation industrie navale avec le tourisme.	ERD	**FAV**
OBLC52	**M. Jean-Baptiste PAIN** 1, rue Frédéric Chopin 13320 BOUC BEL AIR	Idem	Favorable au projet positif pour l'emploi et l'économie locale. Permettra d'améliorer le traitement des déchets et des rejets en mer des MY en réparation et en réduira l'impact environnemental. Touristes s'intéresseront aux navires et à l'histoire des CN. Les conditions de travail et de sécurité seront amélioréeset il sera possible d'accueillir des navires de plus en plus grands.	ERD	**FAV**
OBLC53	**M. Olivier JAUBERT** 149, av Pierre Rouzuch 13600 LA CIOTAT	Idem	Favorable au projet pour l'emploi	ERD	**FAV**
OBLC54	**M. Sébastien BOISSONNET** 208, Allée de La Treille 83270 SAINT CYR SUR MER	Idem	Favorable au projet, le CN étant un acteur économique de la ville	ERD	**FAV**

312. Commune de Saint Cyr sur Mer

Ordre chrono	Coordonnées du requérant	Date saisine CE	Requêtes ou observations formulées		
LSC1	**M. François GAILLARD** 90, Chemin Jourdan Leca 83270 SAINT CYR SUR MER	Remise au CE issue entretien 14/01/20	Difficile de donner des avis pertinents sur un projet mal connu (nécessité pour tous et incidences futures). Il convient de s'assurer que toutes les structures impliquées soient bien consultées en amont, aient eu le temps d'analyse et de donner leurs propositions avec conclusions argumentées. Hors ces avis sont souvent consultatifs, cédant le pas au développement économique, dicté par de seules considérations financières. En tant que citoyen, s'interroge sur la méconnaissance du projet (« déployé en cachette ? ») dont le seul moyen d'expression est la présente EP, également consultative après avoir recueilli les différents avis. Emet l'hypothèse qu'une stratégie de passage en force est mise en place au profit d'un projet économique (l'actuel projet de plateforme) prélude à un projet touristique qui pourrait être l'escale de navires de croisière ou autres. Demande, devant ces inquiétudes, à stopper immédiatement les éventuels travaux périphériques pour éviter une situation de fait accompli avant décision finale de l'autorité administrative. Joint en conclusion copie du courrier envoyé au MTES.		**DEF**
LSC2	**M. Michel AVEILLAN** 147, allée des Mimosas 83270 SAINT CYR SUR MER	Remise au CE issue entretien 14/01/20	Réalise que le projet vient d'être voté en conseil municipal de St Cyr/Mer, et qu'il y a une EP ouverte depuis le 11 déc avec entretemps les fêtes de fin d'année, et se trouve donc en situation d'urgence pour réagir. Fais part de son total désaccord quant à la réalisation du projet, alors qu'il faut faire face au problème majeur de la réduction des gaz à effet de serre, de la pression sur l'environnement, de la pollution induite…). Il lui apparait clairement que la réparation/aménagement des yachts de luxe est une des cibles prioritaires. Il réclame donc des délais supplémentaires pour qu'un véritable débat public puisse s'instaurer avec une large publicité faite à la population. Ses griefs à l'encontre sont ceux détaillés et décrits dans les avis de la MRAe, de l'ARS, du PNC, du service de l'eau de la DDTM, de l'UCL, auxquels il ajoute : - l'absence de débat public *(CNDP)* pour cause d'un projet financier global découpé en tranches, annoncé à moins de 75 M€, - que les travaux ont commencé sans validation du projet, - l'immense majorité de la population n'a pas eu connaissance de ce projet, pour preuve sa participation quasi inexistante l'EP ouverte en catimini.	CNDP	**DEF**
LSC3	**Mme Annie-Jeanine AVEILLAN** 318, chemin de Sorba 83270 SAINT CYR SUR MER	Remise au CE issue entretien 14/01/20	Copie de la lettre **LSC2**		**DEF**

LSC4	**Rassemblement Pour la Transition écologique et solidaire (RPT)** 53, avenue de Tauroentum 83270 SAINT CYR SUR MER	Remise au CE issue entretien 14/01/20	Son président, Monsieur **Jean-Claude CASTAGNIER**, développe dans cette lettre les 3 raisons motivant la ferme opposition de l'association au projet de la SPL LCS/ 1) <u>Juridique</u> : Le projet de LCS se compose de 3 parties dont 2 sont à l'EP : plateforme à 65 M€, réaménagement du Port à sec à 1,95 M€ et le VE séparé du dossier et donc sans chiffrage, mais qui pourrait être important puisque sur le site LCS il est écrit que l'ensemble des 3 serait de l'ordre de 100 M€. Il s'agit en fait d'un « saucissonnage » pour se situer en dessous du seuil de 75 M€ où la saisine de la CNDP aurait été obligatoire, ce que les juridictions administratives n'apprécient généralement pas. Demande en conséquence au CE de suspendre l'enquête pour permettre la saisine de la CNDP. 2) <u>Sanitaires</u> Rappelle que l'ARS a fourni un avis sur la qualité de l'évaluation des impacts sur la santé qui n'est pas satisfaisante. L'association complète son analyse sur 2 points : • *Rejets atmosphériques :* En exploitation, le projet entrainera une augmentation de 25% des émissions de gaz d'échappement liées au trafic maritime. L'utilisation des PAF s'accompagnera d'une émission importantes de COV et de PM10, représentant un danger pour les voies respiratoires des travailleurs sur site mais aussi des riverains. LCS s'engage à filtrer ces rejets mais son efficacité n'est pas quantifiée. Ce que relève l'ARS mais aussi la MRAe. Dans son mémoire en réponse LCS ne répond pas à la question et se contente de redonner des valeurs fondées sur l'historique sans tenir compte du futur niveau réel d'activité. • *Eaux stagnantes :* Aucune précision dans le dossier pour éviter la prolifération du moustique tigre. Pas de réponse à l'ARS. 3) <u>Ecologiques et environnementales :</u> • *Faune :* Pendant les 2 années de travaux, il y aura des opérations de déroctage à l'explosif. L'impact sur les cétacés est insuffisamment pris en compte (Cf Avis PNC). En phase exploitation, il n'est pas abordé l'augmentation du trafic maritime dans le PNC impactant la faune. • *Flore :* De nombreux rapports scientifiques soulignent la richesse, la diversité mais aussi la fragilité des écosystèmes de la Baie de La Ciotat, dont la prairie de posidonies qui joue un rôle fondamental d'assainissement de la mer. L'évolution de mastodontes de plus de 4000T dans cet exceptionnel milieu marin est contraire au respect à avoir pour ce patrimoine.	CNDP PAF	**DEF**

			Le RPT en conclusion : - Exprime son opposition au projet contraire aux nécessités écologiques d'aujourd'hui et néfaste pour la santé des humains, de la faune et de la flore de la Baie et de son site Natura 2000. - Demande au CE l'interruption de l'EP pour permettre la saisine de la CNDP. : indispensable que les citoyens débattent de ce projet eu égard les enjeux écologiques et juridiques développés.	CNDP	
LSC5	**M. Jean-Pierre COQUILLAT** 47, impasse d'Alep 83270 SAINT CYR SUR MER	Remise au CE issue entretien 14/01/20	Rappelle en préambule les avis détaillés de l'ARS en phase d'exploitation, sur les émissions atmosphériques et la lutte anti vectorielle et fait part de ses remarques personnelles : - Impact négatif de ces MY sur les fonds de la Baie lors des mouillages et sur les aires marines lors de leur navigation - Conséquences sur les herbiers de posidonie. Dérangement des cétacés. Conclut en s'opposant au projet et en demandant le respect écologique de la Baie de La Ciotat		**DEF**
LSC6	**Saint Cyr Environnement** 55, allée des Peupliers 83270 SAINT CYR SUR MER	Remise au CE issue entretien 14/01/20	La présidente **Mme Hélène DAGNINO** et un sociétaire **Paul MOUTTE** rappellent que leur association est agréée en matière d'environnement. Ont appris l'existence de cette enquête fort tard en raison du peu de publicité et des fêtes de fin d'année. Projet consacré surtout aux problèmes techniques de chantier, de conservation et police de l'air et de l'eau, domaines où leurs compétences sont limitées. Néanmoins ils adhèrent aux recommandations émises par les diverses autorités administratives, dont la n°7 de la MRAe demandant de compléter l'étude sur le site Natura 2000 dans lequel figure l'Ile Verte. Sauf erreur de leur part, il semble que les animaux et algues ne sont pas qualifiés en fonction de leur valeur patrimoniale. C'est dommageable car un public non averti peut croire que toutes les espèces et habitats sont quelconques alors qu'il en est de type Natura 2000, que des espèces sont séparées en protégées ou non *Ile Verte* L'association est préoccupée par l'Ile Verte incluse dans les zones marine et terrestre de Natura 2000. Même si la transformation du CN et l'ancrage des bateaux ne concernent pas directement la partie terrestre de l'Ile Verte, il se pourrait qu'au cours des travaux en mer pour l'ancrage des MY, elle soit utilisée comme plateforme de dépôts de matériaux divers. Or l'Ile Verte est : - Un espace sensible du département - Fait partie du site Natura 2000 terrestre - Fait partie du PNC - Sa flore comprend une dizaine d'espèces à haute valeur patrimoniale (annexe fournie au courrier) L'attention du CE est attirée sur la valeur patrimoniale reconnue de cette île.		**DEF**
LSC7	**Saint Cyr Environnement** 55, allée des Peupliers 83270 SAINT CYR SUR MER	Remise en mairie le 15/01/20 Insérée Registre	En complément de son entretien la veille avec le CE, **M. Paul MOUTTE** sociétaire de l'association dépose en mairie la copie d'un fascicule du Conseil Départemental 13, relatif à *« La Flore remarquable des Bouches du Rhône »*		SO

			Il annote lui-même le fascicule et, concernant la flore de l'Ile Verte, il cite descriptifs à l'appui : - Les 5 espèces protégées - Les 5 espèces rares mais non protégées		
OBSC1	**M. François GAILLARD** 90, Chemin Jourdan Leca 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre du 14/01/20 + Entretien CE	Rencontre le CE pour un entretien et lui remet son courrier **LSC1**. Fera comme conseillé un examen complémentaire du dossier en ligne. Confirme qu'en ville peu de personnes sont au courant du projet. Il est important de prendre en compte et de faire connaitre les avis de tous les organismes compétents. Les inquiétudes portent surtout sur l'augmentation du trafic (*maritime*) lié à celle de l'activité du CN.		SO
OBSC2	**M et Mme AVEILLAN** 318, chemin de Sorba 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre du 14/01/20 + Entretien CE	Rencontrent le CE pour un entretien et lui remettent chacun leur courrier **LSC2** et **LSC3.**	SO	SO
OBSC3	**Rassemblement Pour la Transition écologique et solidaire (RPT)** 53, avenue de Tauroentum 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre du 14/01/20 + Entretien CE	Son président, Monsieur **Jean-Claude CASTAGNIER**, rencontre le CE pour entretien et lui remet la lettre de l'association RPT : **LSC4** Consigne sur le Registre les 3 principaux éléments développés dans le courrier : 1) Critique juridique : la limite de 75 M€ est artificiellement préservée par la stratégie du « saucissonnage » du projet 2) Critique sanitaire : L'émission définitive de COV et de PM10 non chiffrée est un risque pour les riverains 3) Critique environnementale sur la faune des cétacés et la flore (posidonie) de la Baie. Demande en conséquence le retrait du projet		SO
OBSC4	**M. Jean-Pierre COQUILLAT** 47, impasse d'Alep 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre du 14/01/20 + Entretien CE	Rencontre le CE pour un entretien et lui remet son courrier **LSC5**. Consigne sur le Registre que compte tenu : - Des avis de l'ARS portant sur l'augmentation de 25% des émissions liées au trafic maritime, sur la non quantification des PM10 et COV, et sur le risque de développement des moustiques tigre, concluant sur le fait que la qualité de l'évaluation des impacts du projet sur la santé n'est pas satisfaisante - De l'impact négatif des MY sur les fonds marins de la baie et les aires marines - Des conséquences sur les herbiers de posidonies et les cétacés Il fait part de son opposition au projet		SO
OBSC5	**M. Julien ETCHANCHU** 1319, Chemin Jas de David 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre 14/01/20 + Entretien CE	Rencontre le CE pour un entretien. Consigne sur le Registre que compte tenu des avis négatifs sur les impacts environnementaux de l'ARS et du Conseil scientifique du PNC : Il fait part de son opposition au projet Il le détaillera dans un mail adressé à la préfecture (ce *qu'il fera* : **M69**)		SO

OBSC6	**M. Paul HUMBERT** 56, rue de la Gourse 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre du 14/01/20 + Entretien CE	Rencontre le CE pour un entretien et vient se renseigner sur la nature de l'enquête. Sur conseils donnés, consultera le dossier en ligne sur site Préfecture et déposera éventuellement ses remarques par mail à l'adresse dédiée. *(ce qu'il ne fera pas)*	SO	SO
OBSC7	**Saint Cyr Environnement** 55, allée des Peupliers 83270 SAINT CYR SUR MER	Registre du 14/01/20 + Entretien CE	La présidente **Mme Hélène DAGNINO** et son sociétaire **Paul MOUTTE** rencontrent le CE et lui remettent le courrier de leur association RPT : **LSC6** Exposent leurs remarques consignées dans ce courrier et indiquent qu'ils viennent tout juste de découvrir ce projet et l'enquête publique.		SO

32. COURRIELS avec OBSERVATIONS, reçus en Préfecture à l'adresse dédiée

	Requérant	Date envoi	Eléments de la requête		
MP1	**M. Alexis VIAS**	11/12/19	Favorable au projet	SM	**FAV**
MP2	**Mme Françoise CANNAT**	02/01/20	- Projet ne s'inscrit pas dans une optique de développement durable face au réchauffement climatique. - MY très polluants - Propose développement de l'activité sur des yachts plus modestes ou dans d'autres activités moins polluantes - Pollution générée par l'activité sur le site semble insuffisamment maîtrisée - Les nouveaux investissements paraissent surdimensionnés par rapport au chiffre d'affaire de LCS		**DEF**
MP3	**M. Jean Paul COSTE**	06/01/20	Déplore que le projet LCS n'ait pas été exposé publiquement aux ciotadens comme il en avait fait publiquement la demande au Maire : exigence de base pour un exercice réel de démocratie. Développe 5 points concernant : 1) Le contexte politique général Pourquoi avoir développé une stratégie industrielle éliminant les chantiers historiques du CNC (et de citer les différents chantiers se succédant…)		**DEF**

			S'interroge sur les retombées réelles en matière d'emploi et de formation. Projet qui favorise l'embauche de détachés sans développer une filaire de formation dédiée et sans engagement contractuel avec MB92 sur l'emploi local ? S'interroge sur l'usage de l'argent public sans contrôle citoyen. Cette privatisation de l'espace public va profiter à une ultra minorité ultra riche… 2) <u>Les aspects économiques</u> N'est pas satisfait des déclarations contradictoires diffusées <u>:</u> • En 2018 : LCS 15 M€ et MB92 32 M€, soit un total de 47 M€ • En 2019 : 70 M€ dont 75% couverts par les recettes d'exploitation du site naval, le solde partagé par les 3 collectivités territoriales (Métropole, Dépt 13 et Région PACA) et dans ce cas où sont passés les 32 M€ de MB92 ? Ce revirement renforce les doutes sur la pertinence du choix de MB92 au détriment des chantiers locaux et sur la privatisation de la quasi-totalité de l'aire à son bénéfice. Que prévoit le contrat de MB92 en cas de retournement de conjoncture qui compromet sur une très longue durée toute autre possibilité de développement d'activité. 3) <u>L'analyse des aléas écologiques et climatiques</u> • *Risques liés au dragage* (en admettant qu'ils soient contenus, il demande :) • De garantir que le panache turbide soit cantonné à l'intérieur du port sans en sortir. • Les conditions restrictives énoncées dans l'étude technique soient respectées • Qu'un organisme indépendant exerce des contrôles systématiques et inopinés. • Que des sanctions soient prises en cas de défaillance • *L'étude hydraulique* Elle est d'évaluer le risque d'inondation de l'aire de stationnement des MY car en cas de submersion, soit marine avec des vagues de grande amplitude soit avec des pluies extrêmement abondantes, tous les résidus des traitements effectués sur les coques se retrouveraient dans le port. Or le rapport de cette étude présente une grave erreur de méthodologie, se référant à l'amplitude des événements climatiques des 10 dernières années, sous estimant les risques de submersion de la plateforme. Et de poser les questions : - Quels travaux à réaliser pour annihiler les effets d'écoulements torrentueux en ville et dans le port ? - Le filtrage et la décantation des résidus toxiques seront-ils efficaces en cas de pluies torrentielles ? - Quels engagements seront pris pour le choix des PAF sans biocides pour minimiser les risques en cas d'événement exceptionnel ? • *Les mouillages* Organiser les mouillages des bateaux en attente en limitant drastiquement leur durée et leur interdire tout rejet en mer, avec contrôles et sanctions en cas de non respect. Ces règles de protection de l'environnement sont des contraintes pour les gestionnaires du CNC mais aussi pour les usagers qui feront choix peut être de faire traiter leur MY ailleurs. Ainsi le dumping environnemental risque de s'imposer.	PAF	

			4) Des prises de position officielles Rappelle les avis de l'ARS, celui du PNC et aussi de son Conseil scientifique, celui de la MRAe ainsi que les inquiétudes de nombreuses associations de défense de l'environnement. 5) Conclusion et pistes pour un autre développement du CNC Sans consultation, ni de la population ni des partenaires industriels concernés, qui comme le « cluster » marine régional ferait choix d'investir à Marseille plutôt qu'à La Ciotat. Il propose d'autres pistes pour le site du CNC/ - Développement de formations aux métiers de la mer et du refit des yachts de format actuel en luttant contre dumping social - Développement d'un artisanat local pour l'isolation thermique des bâtiments - Couverture des parkings et toits industriels par des panneaux solaires, avec production d'électricité et d'hydrogène en périodes de sur production - Stockage d'hydrogène pour alimenter les bus, taxis ou bateaux électriques avec une pile combustible - Création de navires électriques - Création d'une industrie de fabrication de pales d'éoliennes en matériaux composites - S'intéresser au chantier IXBlue qui développe des projets innovants Conclut en donnant son opinion très négative sur le projet LCS. Fournit un lien internet pour se reporter à un dossier ancien traitant du sujet		
MP4	**Mme Nadya AROUSSI** 13600 LA CIOTAT	08/01/20	Dans le contexte ambiant d'inquiétude généralisée sur l'urgence climatique et la remise en question du système économique actuel, le gigantisme du projet est malvenu. • Installations coûteuses sur un domaine public appartenant aux collectivités locales, qui risquent ne pas être pérennes en cas de baisse d'activité de la haute plaisance, à plus ou moins long terme et due au coût de l'énergie. • Risques environnementaux dus à la circulation, au mouillage, à l'entretien (PAF toxiques) des MY, ne sont pas compatibles avec le PNC, riche joyau du patrimoine. • En tant que citoyenne et ciotadenne, estime l'activité actuelle du chantier suffisante pour le développement de sa ville. Elle fait part de sa totale opposition au projet qu'elle juge nocif et disproportionné pour la Baie de La Ciotat, une des plus belles du monde à préserver.	PAF	**DEF**
MP5	**M. Philippe BERNARD**	09/01/20	Très favorable au projet, pour le rayonnement local et le développement économique local et régional	ERD	**FAV**
MP6	**Mme Laurence PETIT**	09/01/20	Très favorable au projet. Les CN sont un vecteur de développement de l'emploi local et régional, de l'économie, du commerce de proximité et enfin du rayonnement de la ville.	ERD	**FAV**
MP7	**BRURICARD**	10/01/20	Favorable au projet. Contribuera au développement économique de la région, favorisera le rayonnement à l'international en proposant ici une base technique d'excellence pour les MY Génèrera de l'activité et augmentera la charge de travail des entreprises donc des créations d'emploi. Créera de l'émulation entre les commerces de proximité	ERD	**FAV**

MP8	**M. Jacques LATRACOL**	11/01/20	- Le maire de LC a évalué le projet à 100 M€ - LCS a été plus précis dans l'étude environnementale et dans la presse : plus de 80 M€ pour les 3 entités du projet sur le même site des CNC - Rappelle les termes de l'art L122-1 du CE para III - L'art R121-2 du CE fixe à 75 M€ au-delà duquel un débat public doit être organisé par la CNDP, or elle ne l'a pas été alors qu'une partie des marchés est déjà attribuée avant même que l'autorisation soit délivrée Et de conclure : « de qui se moque t on ? »	CNDP	**DEF**
MP9	**M. Manuel CROUZET** 13600 LA CIOTAT	12/01/20	Défavorable au projet Se fondant sur les différentes analyses du projet sur les enjeux économiques, financiers et environnementaux : - De l'avis de la DDTM13 (service police de l'eau) étant de nature à affecter de façon notable les espaces marins du PNC - De l'avis défavorable du Conseil scientifique du PNC Fait siennes les recommandations de l'association UCL et de son Psdt Augier, demandant la suspension d'enquête pour que le MO saisisse la CNDP (L121-8) pour un débat public avant conclusion et avis du CE, et se réservant le droit de saisir dans les délais la CNDP en tant qu'association agréée art L141-1.	CNDP	**DEF**
MP10	**Mme Linnea ANDERSONN**	12/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LLC4** remis au CE le 15 janvier en mairie LC.	SO	SO
MP11	**Mme Stéphanie DEM**	13/01/20	Apporte son soutien au projet qui va permettre la croissance du site naval de LC. Pérennisera les emplois existants et en créera d'autres dans ce secteur en pleine croissance.	ERD	**FAV**
MP12	**Mme Laura CAUCHI**	13/01/20	Défavorable au projet compte tenu des enjeux environnementaux avec l'accueil à LC de yachts de plus en plus grands.		**DEF**
MP13	**Mme Magali ORSONI**	13/01/20	Apporte son soutien au projet qui contribuera au développement de la ville et de son attractivité	ERD	**FAV**
MP14	**M. JF MARTINENT**	14/01/20	Projet « inquiétant » même si reconnaissance d'un savoir faire ciotaden et possible création d'emplois à court terme. Fait part de son étonnement quant à la méthode : Pourquoi ce projet ne fait il pas l'objet d'un débat plus étendu et plus ouvert à travers la CNDP (art L121-8 II et R121-2) ? Le pan « Village d'entreprises » semble avoir été artificiellement écarté, alors qu'il constitue l'un des aménagements portuaires avec celui du Port à sec, alors même que LCS l'a pris en compte dans son dossier d'évaluation environnementale ? Plusieurs instances de référence ont fait état d'impacts préoccupants sur l'environnement et la santé humaine tant en phase travaux qu'exploitation. La DDTM13, l'ARS, le Conseil scientifique du PNC et de nombreuses associations environnementales ont émis des avis défavorables ou très réservés assortis de mesures complémentaires « impératives »	CNDP VE	**DEF**

			• Risque de développement du moustique tigre (eaux stagnantes) • Hausse significative de la pollution atmosphérique • Mise en suspension de sédiments délétères • Rejet d'eaux usées à +2°C • Risques avérés sur les écosystèmes marins (cétacés, herbiers de posidonie) et de surcroît sur la santé humaine Conclut en interpellant qu'à l'heure du changement climatique, de la prise de conscience écologique de tout un pays, de la défiance de plus en plus marquée envers le système démocratique et ses dirigeants, la plus belle Baie du Monde mérite un débat démocratique, équitable, intelligent et exemplaire.	CNDP	
MP15	**M. Yann CAPRON**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP16	**Mme Hélène GIMENES**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP17	**Mme Christine OLIVEIRA**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP18	**Mme Laurence MICHELOT**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP19	**Mme Julie GAUTIER**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP20	**Mosby Cld**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP21	**M. Matthieu DESCREUX**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP22	**M. Hervé PICON**	14/01/20	Course au gigantisme qui offre indéniablement une opportunité économique à court/moyen terme pour LCS. Même si études montrent une progression de ce marché, la pression climatique, environnementale et politique risque de peser très fort à court terme sur ce marché. Se demande si l'opportunité économique n'est pas déjà condamnée avant l'échéance de 35 ans de concession. L'hyperspécialisation comme la mono activité du site ne condamnera t elle pas une nouvelle fois la ville de LC au déclin économique ? Le projet comme le reste du site ne favorise pas le développement d'activités plus durables comme l'accueil d'entreprises innovantes pour le long terme. Propose que le bilan carbone très défavorable de ce type d'activité, soit compensé au moins en partie par une production d'EnR sur le site.		Neutre
MP23	**Mme Céline BAETENS** 83270 SAINT CYR SUR MER	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP24	**Mme Laura GENEVOIS**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**

MP25	**Mme Gypsie GUIOL - KERAUDREN** 83270 SAINT CYR SUR MER	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP26	**Mme Karelle MATTEODA SEUX** 83270 SAINT CYR SUR MER	14/01/20	Défavorable au projet pour 3 raisons : - inquiétude pour la santé adultes et enfants, - préservation de l'environnement - questionnement économique. • Aurait du faire l'objet d'un débat public : trop de personnes concernées ayant des questions à poser n'ont pu s'exprimer lors de l'EP par manque ou défaut de diffusion de l'information. • En écartant le VE dans l'estimation financière du projet et en évitant ainsi la saisine de la CNDP, elle s'interroge sur la transparence • « manipulation » par le choix de la période d'enquête : fêtes de fin d'année, absences nombreuses • Certes le conseil municipal de St Cyr a délibéré favorablement, mais dans un contexte où l'ordre du jour a été transmis juste avant et sans éléments techniques ou scientifiques pour les conseillers. • Importance à donner aux avis défavorables de l'ARS, DDTM et police de l'eau, ainsi qu'aux nombreuses réserves du PNC. • Profondément inquiète pour la santé au cœur des préoccupations, car influencée par l'air respiré, l'eau à boire comme les eaux de baignade, la nourriture …Et ce pendant et après le chantier. • Importance de la préservation de la nature pour la biodiversité et l'économie locale, laquelle reste dépendante de la qualité d'une des plus belles baies du monde : si les fonds marins perdent leur beauté, si la vue de la baie est « enlaidie » par des MY en attente et si la qualité de l'air devient dangereuse, l'économie locale sera en danger (activités liées au tourisme). • S'interroge sur ce projet envisagé dans un PNC : pourquoi l'avoir créé alors ? • L'argent public est utilisé à l'encontre de la santé et de la nature. • Souligne qu'un large débat public avec tous les éléments présentés s'avère plus que nécessaire.	CNDP CNDP	**DEF**
MP27	**M. Gwenahel REVEAU** 13600 LA CIOTAT	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP28	**Mme Nadya AROUSSI**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP29	**Mme Janyne LEPRETTE**	14/01/20	Menace indirectement LCS ou les instances de décision : qu'ils n'aient pas à se reprocher leur négligence de non respect de l'environnement ou leur laxisme		**DEF**
MP30	**Mme Murielle GUENEBAUD**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP31	**Association UCL**	14/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LLC3** remis le 7 janvier en mairie LC.		

MP32	**M. Frank CASSENTI**	14/01/20	• Considère que le projet est une véritable « catastrophe » pour l'environnement • Sous couvert d'un soit disant mieux être économique, va mettre à bas tous les équilibres urbains et écologiques d'une ville déjà saturée par le béton et le trafic. • Toutes les études environnementales démontrent que le développement du gigantisme industriel n'est plus tolérable encore moins pour une petite ville du site classé des Calanques. • Les millions de tonnes de roches et de fonds marins extraits durant le chantier entraineront des pollutions graves pour les ciotadens • Taille démesurée des MYva dénaturer le paysage déjà atteint avec les emballages de protection en plastique blanc des yachts en hivernage, défigurant les calanques et leur environnement • Mépris de la municipalité de LC qui avance des contre vérités en mettant en avant l'emploi pour faire passer un projet dont la seule finalité est la concurrence sauvage entre sociétés ne cherchant que la rentabilité à outrance et le siphonage des fonds publics • LC va devenir la vitrine des signes extérieurs de la puissance des oligarques • Fait un parallèle avec les paquebots de croisière gigantesques qui traversent la lagune de Venise au mépris des habitants •	PAYS	**DEF**
MP33	**M. Nicolas MITAUT**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP34	**Mme Virginie BRUNET**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP35	**Mme Christiane HUOT**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP36	**Mme Martine DELLA RAGIONE**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP37	**Mme SEILER**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP38	**Mme Geneviève GUINTINI**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP39	**Mme Monique TOSI**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP40	**Mme Cathy CAMILLERI**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP41	**Mme Line CAPIAN**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP42	**Mme Denise DAVID**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP43	**M. Philippe LARUE**	14/01/20	Apporte son soutien au projet permettant de pérenniser la filière de réparation des yachts dans la région.	ERD	**FAV**

MP44	**Mme Bruna CAROTI**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP45	**Claude FAUVELLE** 13600 LA CIOTAT	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP46	**Mme Corinne BORRAS**	14/01/20	Emet un avis défavorable compte tenu des différentes analyses concernant les enjeux économiques, financiers et environnementaux du projet.		**DEF**
MP47	**Mme Paula CARETTO** 83270 SAINT CYR SUR MER	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP48	**M. Patrick BARTON**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP49	**Mme Nicole ZAMMIT**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP50	**Mme Allison LE MEE-ANTON** 13600 LA CIOTAT	14/01/20	Idem Requête **MP14** Ajoutant qu'elle est mère de 3 jeunes enfants, s'inquiète de la qualité de l'eau et quid des rejets ? Ne peuvent plus se baigner depuis 3 ans en raison d'une pollution récurrente : les plages sont régulièrement fermées l'été par arrêtés municipaux. Demande de protéger la Méditerranée, contre ces MY extrêmement polluants par l'émission de particules fines. Refuse le projet		**DEF**
MP51	**Mme Samantha FAHDI**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP52	**M. Denis DELLA RAGIONE**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP53	**M. Lucien AMIACH**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP54	**Association RPT**	14/01/20	Dans ce mail faisant suite à son entretien avec le CE le 14 janv. en mairie de St Cyr et à son courrier **LSC4**, le président de RPT, M. CASTANIER : • Attire l'attention du CE sur les potentielles « menaces pour l'ordre public », car il note que les courriels adressés en Préfecture pointent le déficit d'informations et donc d'échanges avec la population, alors que LCS prend certaines positions, voire se crispe (Cf réaction de LCS sur son site le 14 janv.) • Il craint que tous les ingrédients s'accumulent pour une répétition de deux ZAD célèbres… • Ce pourrait être désamorcé par une procédure de débat plus large sous les auspices de la CNDP	CNDP	SO
MP55	**M. Philippe JULLIEN**	14/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP56	**M. Philippe BONNEAU**	14/01/20	Les phrases du mail sont toutes tronquées en édition, mais on comprend aisément qu'il est défavorable au projet.		**DEF**
MP57	**Mme Florence JOLY**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**

MP58	**Mme Christine SCHMITT**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP59	**Mme Anne GAUTIER**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP60	**Mme Juliette BOEUF**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP61	**Mme Marie DANO**	15/01/20	Exprime son total désaccord pour ce projet qui dénaturera et polluera un site exceptionnel en limite du PNC.		**DEF**
MP62	**M. Mario CALIENDO**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP63	**Mme Céline RICHAUD**	15/01/20	Prenant connaissance qu'il y a des opposants au projet, elle apporte tout son soutien nécessaire à la réalisation de ce beau projet professionnel. • Pérennisera les emplois régionaux, valorisera économiquement et confortera la région comme référence industrielle dans le milieu du yachting et de la grande plaisance • Plaide pour la poursuite de la réparation navale sur ce site • Il y a malheureusement toujours des réfractaires à toute évolution ou progression	ERD	**FAV**
MP64	**GABRIE C**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP65	**Mme Joëlle RIVIER**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP66	**Mme Raphaëlle JACQUES**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP67	**CLAUSTRE S**	15/01/20	Soutien au projet de développement du yachting à LC pour dynamiser la ville.	ERD	**FAV**
MP68	**M. Julien ETCHANCHU** 1319, Chemin Jas de David 83270 SAINT CYR SUR MER	15/01/20	Complète par mail son entretien avec le CE du 14 janv. en mairie de St Cyr (**OBSC5**) Se déclare opposé au projet pour ses impacts environnementaux : 1) Au niveau local en se fiant aux avis indépendants des scientifiques : • Avis défavorable du comité scientifique du PNC l'estimant « incompatible » avec le Parc. Le psdt de ce comité dans la presse l'a même qualifié de « provocation » (Marseillaise 12 oct. 19) • Avis négatif de l'ARS, notamment en raison de l'augmentation des émissions potentiellement dangereuses, dans l'air. 2) Au niveau global • Projet représentatif des problèmes à l'origine de la crise climatique actuelle • L'économie reine passe encore et toujours avant l'environnement. Avec ce projet on perpétue un modèle voué à l'échec ; les yachts malgré de réels efforts en matière d'environnement, restent extrêmement polluants, émettant de grandes quantités de CO2 accélérant le réchauffement climatique, avec des conséquences sur le littoral (montée des eaux, désertification de l'Europe méditerranéenne. • Un tel projet devrait mieux estimer l'impact environnemental sous forme de bilan carbone pour s'aligner avec l'objectif des Accords de Paris (limitation à 1,5°C du réchauffement climatique).		**DEF**

MP69	**Mme Linnea ANDERSSON**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LLC4** remis au CE le 15 janvier en mairie LC.	SO	SO
MP70	**Association Les Verts du Golfe de La Ciotat**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de leur courrier **LLC5** remis au CE le 15 janvier en mairie LC.	SO	SO
MP71	**Mme Magali RAVOUX** 83270 SAINT CYR SUR MER	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP72	**M. Richard GENEVOIS**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP73	**M. Olivier JAUBERT**	15/01/20	Apporte son soutien au projet. Grâce à l'expansion du CN, LC a retrouvé un dynamisme et offre des emplois dans de nombreux secteurs.	ERD	**FAV**
MP74	**Mme Nathalie GASTALDI**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP75	**Mme Catherine AILLAUD**	15/01/20	« Allez on fonce » *Considéré comme* favorable.	SM	**FAV**
MP76	**Mme Marie HERCELIN**	15/01/20	Soutien au projet qui est bon pour l'économie locale, la vie et le développement du CN.	ERD	**FAV**
MP77	**Association St Cyr Environnement**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de leur courrier **LSC6** remis au CE le 14 janvier en mairie SC	SO	SO
MP78	**M. Jean-Pierre COQUILLAT**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LSC5** remis au CE le 14 janvier en mairie SC.	SO	SO
MP79	**Association RPT**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LSC4** remis au CE le 14 janvier en mairie SC.	SO	SO
MP80	**Mme Annie-Jeanine AVEILLAN**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LSC3** remis au CE le 14 janvier en mairie SC.	SO	SO
MP81	**M. Michel AVEILLAN**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LSC2** remis au CE le 14 janvier en mairie SC.		SO
MP82	**M. François GAILLARD**	15/01/20	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier **LSC1** remis au CE le 14 janvier en mairie SC.		SO
MP83	**Associations FNE PACA & FNE13**	15/01/20	Ces deux associations dans un courriel commun, signalent la difficulté d'accès au dossier sur le site internet de la ville LC et développent leur avis défavorable au projet: • Ne sert que des intérêts privés minoritaires (industrie de luxe) au détriment de la préservation environnementale (site et espèces abritées) • Inacceptable que des fonds publics soient alloués sur ce projet alors qu'il y a urgence climatique et effondrement de la biodiversité • Justification du projet ne s'appuie que sur des arguments économiques (insuffisamment étayés) • Les solutions alternatives n'ont pas été sérieusement envisagée, LCS n'étant guidé que par des considérations économiques et non par la préservation de l'environnement. • Rappelle l'avis défavorable à l'unanimité du Conseil scientifique du PNC • Si besoin réel était justifié, le GPM de Marseille qui dispose d'installations pour la réparation navale,		**DEF**

			pouvait accueillir un tel projet loin de Natura 2000 et d'un parc national. • L'avis de la MRAe a mis en avant les nombreuses lacunes de l'étude d'impact environnemental. La réponse de LCS laisse subsister des impacts générés conséquents. • Les rejets en mer causés par l'activité polluante augmentent les risques de pollution du milieu marin, comme par exemple les eaux pluviales incomplètement traitées par des dispositifs qui ne peuvent éliminer complètement les polluants. • S'interrogent sur la gestion et le traitement des déchets en phases travaux et exploitation (traçabilité, strict contrôle, capacités et lieux de traitement des entreprises spécialisées) • Les impacts sur l'environnement (espèces protégées et sites Natura2000) ne peuvent qu'augmenter avec l'arrivée de MY, quand on connait déjà les dysfonctionnements actuels relatifs à la préservation des herbiers de posidonie • Pression très importante pendant la phase travaux de 28 mois sur les milieux marins et les espèces comme les cétacés. • Craignent la suspension de matériaux polluants et métaux lourds pendant les opérations de dragage (Cf avis technique du Conseil scientifique du PNC. • Augmentation du trafic routier induit, en phases travaux et exploitation, obligé de passer par le centre ville. Ce qui implique augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air. • En fonctionnement du CN, la pollution de l'air sera aggravée par les moteurs des MY en stationnement, en essai ou en circulation. Les arguments de LCS ne tiennent pas car la réduction des nuisances du fait du raccordement des navires aux branchements électriques à quai. Or tous ne sont pas équipés pour cela et si c'était le cas, vu leur grosse consommation en énergie, il faudra dimensionner les installations en rapport, y compris en stationnement (climatisation). Par ailleurs les MY en attente, sans branchements, continueront à polluer (propulsion moteurs et production vie à bord) • L'ARS considère que l'impact sanitaire du projet n'a pas été suffisamment étudié. Pour ces raisons, FNE PACA et FNE 13 s'accordent à émettre un avis défavorable au projet.	TRAF	
MP84	**Mme Julia MATEO**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP85	**M. Rémy TROIN**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP86	**M. Mathieu BAUDEN**	15/01/20	En préambule constate qu'il est plus facile de copier des contributions sans vérification des « affirmations », plutôt que d'exprimer son opinion. • Grâce au maintien des infrastructures du CN obtenu par le combat des Anciens, constate quotidiennement le mariage réussi public-privé : création d'emploi, retombées économiques locales pour le tertiaire et la municipalité contribuant à la réduction de la dette de la ville LC. • Contrairement aux commentaires négatifs, la question environnementale est bien une priorité : - Création de la plus grande nurserie à poissons au monde, en zone portuaire - Dépollution de 3600 m2 de sédiments pollués dans le passé - Réutilisation de 98% des matériaux terrassés		**FAV**

			- Réactivation de deux mouillages historiques - Traitement des eaux pluviales - Raccordement des bateaux à quai au tout à l'égout Chance pour CNC de pouvoir continuer à se développer et à briller par ses compétences et savoir faire. Apporte son soutien total au projet		
MP87	**Laura**	15/01/20	Favorable au projet	SM	**FAV**
MP88	**Mme Marie-Pauline CASSELY**	15/01/20	Soutien au projet	SM	**FAV**
MP89	**Mme Dominique VELON** 83270 SAINT CYR SUR MER	15/01/20	Pourrait se réjouir de la possible création d'emplois mais à l'heure des grands changements climatiques dus à l'activité humaine, on ne peut plus encourager de nouveaux emplois « non vertueux ». L'erreur est humaine et on doit reconnaître les nôtres en changeant de direction et en cessant de polluer et tuer tout vivant ; le faire pour les générations à venir. • Le projet LCS est une erreur de plus. Plusieurs instances de référence ont fait état d'impacts préoccupants sur l'environnement et la santé humaine tant en phase travaux qu'exploitation : augmentation de 25% des émissions de gaz d'échappement due au trafic maritime et hausse permanente des maladies pulmonaires chez les nourrissons. • La DDTM, le Conseil scientifique et le Conseil d'administration du PNC, de nombreuses associations environnementales ont émis des avis favorables ou très réservés, assortis de préconisations de mesures complémentaires « impératives » en raison : - Risque de développement du moustique tigre - Hausse significative de la pollution atmosphérique - Mise en suspension de sédiments délétères - Rejets d'eaux usées à +2°C avec risques avérés sur les écosystèmes marins (cétacés, herbier de posidonie) et sur la santé humaine En conclusion, il conviendrait de mettre en place un grand débat public et démocratique avant d'autoriser ce projet.		**DEF**
MP90	**M. Alain RICHAUD**	15/01/20	Apporte son soutien. A assisté en 35 ans à la fermeture du CNC, puis à une longue période végétative et depuis 12 ans à une résurrection… LC est aujourd'hui un site phare en méditerranée, de la réparation navale des yachts générant emplois et développement économique. Il faut favoriser son expansion, l'amplifier	ERD	**FAV**
MP91	**Mme Laurence BORELLI**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP92	**M. Alban BOUCHARD** 13600 LA CIOTAT	15/01/20	En tant que ciotaden, salarié des CNC et utilisateur du Port à sec, il tient à préciser le formidable atout de ce projet pour le développement des CN et de LC.		**FAV**

			Le développement du site industriel reste une priorité pour rester compétitif ainsi que pour le maintien d'une activité performante sur un site hautement historique. En tant qu'utilisateur du Port à sec, il veut porter la voix des petits plaisanciers et de la tradition. Sous forme de demandes à LCS, il énumère : - S'assurer du maintien du nombre de places existantes et non pas les réduire ; - Prendre en compte les nouvelles réglementations pour mettre à jour la largeur des emplacements. - Prévoir une aire de carénage pour ce Port à sec (entretien des bateaux, interventions de professionnels de la plaisance) - Prévoir un ponton pour mise à l'eau avec nombre suffisant de bornes électricité et eau, ainsi qu'un ponton d'accueil pour les bateaux restant à flot une nuit. - Revoir les dispositions de stationnement auto car le droit de passage et de stationnement autrefois acquis vient d'être retiré.	DIV	
MP93	**Mme TREILLES**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP94	**Mme Claudine DELLA RAGIONE**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP95	**Mme Christine PRAMAGGIORE**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP96	**M. Jean-Paul HERCELIN**	15/01/20	Essentiel pour le développement des chantiers et l'économie locale.	ERD	**FAV**
MP97	**Mme Laura BARDET**	15/01/20	Fait part de son « désarroi » au vu du projet. En matière environnementale, la zone des CN ne serait pas irréprochable en termes de gestion des déchets des navires. Malgré les efforts croissants de nombreuses sociétés avec la montée des enjeux liés à la préservation de l'environnement, les projets de réfection/ aménagement/ carénage/ peinture…en lien avec la réparation navale produisent des effluents, résidus, macro déchets qui pourraient être mieux gérés. Certains endroits du CN ressemblent davantage à une annexe de la déchetterie qu'à un port propre. Cette urgence devrait passer avant ce projet de plateforme induisant obligatoirement des déchets supplémentaires polluant terre et mer. Reconnait que ce projet (démesuré) a un enjeu économique fort avec une activité éloignée de celles menées par la classe populaire. Ne faudrait il pas mieux d'être un exemple de simplicité, de vie respectueuse de l'environnement au bord de la Méditerranée ? Pourquoi ne pas prendre davantage en considération la protection et la préservation de l'environnement plutôt que de se soumettre à la bassesse de la croissance économique ? Les mesures compensatoires annoncées ne sont que poudre aux yeux.		**DEF**
MP98	**Mme Mireille AMIC**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**

MP99	**M. Pierrot COQUILLON**	15/01/20	Il n'y a pas de raison que les contribuables paient l'installation de cette industrie privée, sans retour d'investissement.		**DEF**
MP100	**Mme Danielle SERRES**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP101	**Mme Christelle LEMOIGNE MASCLEF**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP102	**M. René SERRES**	15/01/20	Fait part de son opposition au projet pour des motifs liés à la protection de l'environnement sub et sous marin.		**DEF**
MP103	**M. Loïc LEMOIGNE**	15/01/20	Idem Requête **MP14**		**DEF**
MP104	**Mme Marie-Thérèse COURAYE DU PARC**	15/01/20	Fait part de son opposition au projet. Après avoir pris en considération les questions posées par le projet, émergeant des études contenues dans le dossier d'enquête, elle s'interroge : 1) - A qui profite in fine cette privatisation de l'espace public - Quels travaux seront réalisés pour annihiler les écoulements torrentueux en ville et sur le port ? - Le filtrage et la décantation des résidus toxiques seront-ils efficaces en cas de pluies diluviennes ? Quels traitements pour améliorer l'efficacité - Une zone de rétention sera-t-elle réalisée sur site ? - Quels engagements seront pris et tenus par LCS concernant le choix des PAF sans biocides - Traitement des œuvres vives des navires ? - Quelle réglementation pour le mouillage - Quelle caractérisation des émissions et de leur impact seront-ils à solutionner 2) Au vu des avis émis par : - Le conseil scientifique du PNC, lequel a donné un avis de conformité assorti de nombreuses réserves et préconisations - La MRAe - Les nombreuses associations de défense de l'environnement émettant les plus grandes réserves 3) Constatant : - Une orientation idéologique-politique échappant au contrôle démocratique - Que les promesses faites sur les retombées économiques ne sont pas réelles *S'ajoutent divers points qu'elle cite, relevant de son jugement sur la politique locale et non en rapport avec l'enquête environnementale et donc non repris.*		**DEF**

33. THEMES PRINCIPAUX RETENUS avec ANALYSE du CE

331 SANS OBJET *(SO)* – pour mémoire

LLC1	Copie communiqué de presse de LCS envoyé à la mairie
LLC2	Délibération du Conseil Municipal du 16 décembre 2019 favorable au projet.
OBLC13	Remarque que l'information sur le site internet de La Ciotat est quasiment impossible. Difficultés pour rechercher le dossier dessus et finalement a pu le consulter sur celui de la Préfecture 13. A suggéré au service de l'urbanisme de mettre un lien sur le site communal.
OBLC15	M. Henry AUGIER, Président et deux mandataires de l'association UCL, M. et Mme PARA, déposent en mairie de La Ciotat leur requête de 5p. (LLC3)
OBSC2	Rencontrent le CE pour un entretien et lui remettent chacun leur courrier LSC2 et LSC3.
OBSC6	Rencontre le CE pour un entretien et vient se renseigner sur la nature de l'enquête. Sur conseils donnés, consultera le dossier en ligne sur site Préfecture et déposera éventuellement ses remarques par mail à l'adresse dédiée. *(non fait…)*
OBLC43	Rencontre le CE pour un entretien et lui remet son courrier **LLC4**. Fait part de ses inquiétudes au regard de la protection de l'environnement. Complètera son dossier si besoin, après consultation d'autres dossiers sur site Préfecture.
OBLC44	Tous les quatre rencontrent le CE pour un entretien et lui remettent leur courrier **LLC5**. Feront un additif par voie dématérialisée avant la fin de l'enquête.
MP10	Courriel copie de son courrier LLC4 remis au CE le 15 janvier en mairie LC.
MP69	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier LLC4 remis au CE le 15 janvier en mairie LC.
MP70	Mise en ligne par la Préfecture de leur courrier LLC5 remis au CE le 15 janvier en mairie LC.
MP77	Mise en ligne par la Préfecture de leur courrier LSC6 remis au CE le 14 janvier en mairie SC
MP78	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier LSC5 remis au CE le 14 janvier en mairie SC.
MP79	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier LSC4 remis au CE le 14 janvier en mairie SC.
MP80	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier LSC3 remis au CE le 14 janvier en mairie SC.
MP81	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier LSC2 remis au CE le 14 janvier en mairie SC.
MP82	Mise en ligne par la Préfecture de son courrier LSC1 remis au CE le 14 janvier en mairie SC.

332. CONTRIBUTIONS SANS REFERENCE MARQUANTE A LA QUESTION ENVIRONNEMENTALE

332.1. AVIS SEC, SANS MOTIVATION *(SM)*

OBLC2	Au regard du dossier, est favorable au projet.
OBLC3	Favorable au projet
OBLC4	Favorable au projet
OBLC5	Favorable au projet
OBLC6	Favorable au projet
OBLC8	Favorable au projet
OBLC11	Favorable au projet
OBLC12	Favorable au projet
OBLC17	Favorable au projet
OBLC18	Favorable au projet
OBLC19	Favorable au projet
OBLC20	Favorable au projet
OBLC21	Favorable au projet
OBLC23	Favorable au projet
OBLC24	Favorable au projet
OBLC25	Favorable au projet
OBLC26	Favorable au projet
OBLC30	Favorable au projet
OBLC32	Favorable au projet
OBLC33	Favorable au projet
OBLC37	Favorable au projet
OBLC38	Favorable au projet
MP1	Favorable au projet
MP75	« Allez on fonce » *Considéré comme favorable par le CE.*
MP87	Favorable au projet
MP88	Soutien au projet

332.2. AVIS MOTIVES par des DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES et NON ENVIRONNEMENTALES (ERD : Emploi- Rayonnement et/ou Développement de ville et/ou du Chantier Naval)

En vert : mention favorable en rapport avec l'environnement

OBLC7	La Ciotat doit poursuivre sa réindustrialisation et le …(?) sa mission d'intérêt général. Le projet va créer de l'emploi mais aussi permettre de réaménager une zone en friche et l'équiper de systèmes de récupération des eaux usées de l'exploitation et pluviales. Favorable au projet
OBLC9	Consécration de la ré-industrialisation et de la reconversion des CN ; Impact sur environnement tel que décrit par différents détracteurs est injustifié au regard de l'ascenseur 2000T créé en 2007 sans répercutions négatives. Propulsera La Ciotat au plus haut niveau de ce secteur d'activité. Clientèle qui respecte les règles fondamentales (mouillage au large des posidonies, évacuation des déchets aux endroits adéquats et s'acquitte des frais. Projet pharaonique certes mais bien moins polluant qu'un ferry ou cargo. Tous deux favorables au projet pour leur génération et celles à venir.
OBLC10	Cohérent avec le développement du CN. Favorable au projet
OBLC22	Crée de l'embauche pour la ville. Il y a toujours des solutions pour empêcher la pollution des plages de La Ciotat. Favorable au projet
OBLC28	Favorable au projet, pour principalement l'activité économique et la création d'emplois, la pérennisation de l'activité de réparation navale sur le site, le rayonnement de la ville avec passage d'équipages étrangers, consommateurs importants.
OBLC29	Favorable au projet pour redynamisation du site des CN, de la ville et de l'emploi
OBLC31	Favorable au projet répondant à une très forte demande du yachting. Exceptionnelles retombées économiques et sociales pour la ville, le département et la région. Surtout pour les jeunes de pouvoir travailler aux CN comme avant. De plus tous les enjeux environnementaux ont été pris en compte.
OBLC34	Favorable au projet, outil d'avenir pour le site, La Ciotat et les enfants
OBLC35	Favorable au projet, pour l'emploi et l'avenir
OBLC36	Favorable au projet, pour l'emploi et l'avenir
OBLC40	Favorable au projet, pour l'emploi et le développement de la ville
OBLC41	Favorable au projet, pour l'emploi, le développement de la ville et en mémoire des Anciens qui se sont battus pour le maintien du site industriel
OBLC42	Favorable au projet, pour dynamiser l'activité, pour créer de l'emploi, et en mémoire des Anciens qui se sont battus, en espérant que le site va fonctionner à plein régime pour longtemps.
OBLC46	Favorable au projet (investissement permettant de pérenniser le site industriel).
OBLC47	Favorable au projet pour l'avenir
OBLC48	Favorable au projet pour l'emploi.
OBLC49	Favorable au projet pour pérenniser l'emploi et les retombées économiques.
OBLC50	Favorable au projet pour l'emploi et le développement économique avec la création de nouvelles opportunités.

OBLC51	Favorable au projet pour l'emploi et le développement économique et social de la ville. Les impacts environnementaux seront limités et permettront la cohabitation industrie navale avec le tourisme.
OBLC52	Favorable au projet positif pour l'emploi et l'économie locale. Permettra d'améliorer le traitement des déchets et des rejets en mer des MY en réparation et en réduira l'impact environnemental. Touristes s'intéresseront aux navires et à l'histoire des CN. Les conditions de travail et de sécurité seront améliorées et il sera possible d'accueillir des navires de plus en plus grands.
OBLC53	Favorable au projet pour l'emploi
OBLC54	Favorable au projet, le CN étant un acteur économique de la ville
MP5	Très favorable au projet, pour le rayonnement local et le développement économique local et régional
MP6	Très favorable au projet. Les CN sont un vecteur de développement de l'emploi local et régional, de l'économie, du commerce de proximité et enfin du rayonnement de la ville.
MP7	Favorable au projet. Contribuera au développement économique de la région, favorisera le rayonnement à l'international en proposant ici une base technique d'excellence pour les MY Génèrera de l'activité et augmentera la charge de travail des entreprises donc des créations d'emploi. Créera de l'émulation entre les commerces de proximité
MP11	Apporte son soutien au projet qui va permettre la croissance du site naval de LC. Pérennisera les emplois existants et en créera d'autres dans ce secteur en pleine croissance.
MP13	Apporte son soutien au projet qui contribuera au développement de la ville et de son attractivité
MP43	Apporte son soutien au projet permettant de pérenniser la filière de réparation des yachts dans la région.
MP67	Soutien au projet de développement du yachting à LC pour dynamiser la ville.
MP73	Apporte son soutien au projet. Grâce à l'expansion du CN, LC a retrouvé un dynamisme et offre des emplois dans de nombreux secteurs.
MP76	Soutien au projet qui est bon pour l'économie locale, la vie et le développement du CN.
MP86	En préambule constate qu'il est plus facile de copier des contributions sans vérification des « affirmations », plutôt que d'exprimer son opinion. • Grâce au maintien des infrastructures du CN obtenu par le combat des Anciens, constate quotidiennement le mariage réussi public-privé : création d'emploi, retombées économiques locales pour le tertiaire et la municipalité contribuant à la réduction de la dette de la ville LC. • Contrairement aux commentaires négatifs, la question environnementale est bien une priorité : - Création de la plus grande nurserie à poissons au monde, en zone portuaire - Dépollution de 3600 m2 de sédiments pollués dans le passé - Réutilisation de 98% des matériaux terrassés - Réactivation de deux mouillages historiques - Traitement des eaux pluviales - Raccordement des bateaux à quai au tout à l'égout Chance pour CNC de pouvoir continuer à se développer et à briller par ses compétences et savoir faire. Apporte son soutien total au projet

MP90	Apporte son soutien. A assisté en 35 ans à la fermeture du CNC, puis à une longue période végétative et depuis 12 ans à une résurrection… LC est aujourd'hui un site phare en méditerranée, de la réparation navale des yachts générant emplois et développement économique. Il faut favoriser son expansion, l'amplifier
MP96	Essentiel pour le développement des chantiers et l'économie locale.

Analyse du Commissaire enquêteur

Le nombre conséquent de contributions favorables ou soutenant le projet pour des raisons socio économiques s'explique du fait que l'emploi reste la préoccupation principale dans cette région sortant tout juste d'un déclin industriel. La réputation de la ville pour son expertise passée de réparation navale, a marqué les esprits et le projet LCS participe, voire amplifie l'espoir d'un renouveau pérenne de cette activité locale qui a redémarré il y a quelques années avec la moyenne plaisance.

La question environnementale n'est pas abordée, sauf pour 5 personnes que le CE a mis en exergue en toute objectivité et en vert pour bien les distinguer.

Plusieurs signataires sont des salariés de LCS ou d'entreprises travaillant sur le site comme a pu le constater le CE lors de ses permanences en mairie de La Ciotat.

333. CONTRIBUTIONS EN LIEN AVEC LA QUESTION ENVIRONNEMENTALE

333.1. Non saisine de la CNDP – Village Entreprises *(CNDP / VE)*

LLC 3	Estimation du projet en juillet 19 : 65 M€ (plateforme) et 1,95 M€ (port à sec) : soit 67 M €. Mais pas d'estimation pour le 3ème volet : le village d'entreprises (VE). LCS indique *VE disjoint et indépendant du projet même si apparu conjoint pour affichage politique.* LCS n'indique pas montant travaux supplémentaires suite recommandations MRAe. ➢ Sur l'évaluation économique et le montant estimé du projet : Mentionne que des TA ont eu à annuler des autorisations, en raison du « saucissonnage » de projets ne dépassant pas les seuils financiers fixés par la Loi, évitant ainsi une procédure plus contraignante. Rappelle les textes légaux du Code de l'Environnement établissant les conditions de saisine de la CNDP et le seuil financier de 75 M€ fixé pour les projets « création ou extension d'infrastructures portuaires ». Suppute que le coût initial estimé sera réévalué d'au moins 10% pour des travaux supplémentaires. Isoler le VE du projet global est incohérent et ne se justifierait que pour éviter le dépassement du seuil de 75 M€ ➢ Demande au CE des compléments au dossier et en priorité de suspendre l'EP pour que le MO saisisse la CNDP, sinon cette instance sera saisie par une association agréée art 141-1.

LLC 5	Rappelle les données chiffrées des 3 projets (y incluant ainsi le Village d'Entreprises avec 21 ateliers et 2 bâtiments). ➢ Contradiction sur le Village d'entreprises : dans le même rapport le CA de la SEMIDEP semble indiquer déjà qu'il s'agit d'un projet global (plateforme + offre d'immobilier d'entreprises alors que dans cette enquête le VE est dissocié. La pose de 1ère pierre du VE a eu lieu avant EP (lien internet La provence) ➢ Conclut en s'opposant au projet, en ajoutant les art R121-2, L121-8, L121-16 du CE qui traitent de la saisine de la CNDP, s'interrogeant si elle a été consultée.
LSC2	- Absence de débat public *(CNDP)* pour cause d'un projet financier global découpé en tranches, annoncé à moins de 75 M€,
LSC3	- Même remarque (*Copie de la lettre **LSC2***)
LSC4	Son président, Monsieur **Jean-Claude CASTAGNIER**, développe dans cette lettre les 3 raisons motivant la ferme opposition de l'association au projet de la SPL LCS/ Juridique : Le projet de LCS se compose de 3 parties dont 2 sont à l'EP : plateforme à 65 M€, réaménagement du Port à sec à 1,95 M€ et le VE séparé du dossier et donc sans chiffrage, mais qui pourrait être important puisque sur le site LCS il est écrit que l'ensemble des 3 serait de l'ordre de 100 M€. Il s'agit en fait d'un « saucissonnage » pour se situer en dessous du seuil de 75 M€ où la saisine de la CNDP aurait été obligatoire, ce que les juridictions administratives n'apprécient généralement pas. Demande en conséquence au CE de suspendre l'enquête pour permettre la saisine de la CNDP. Le RPT en conclusion : Demande au CE l'interruption de l'EP pour permettre la saisine de la CNDP. : indispensable que les citoyens débattent de ce projet eu égard les enjeux écologiques et juridiques développés.
OBSC3	Son président consigne sur le Registre les 3 principaux éléments développés dans le courrier : - Critique juridique : la limite de 75 M€ est artificiellement préservée par la stratégie du « saucissonnage » du projet Demande en conséquence le retrait du projet
MP8	- Le maire de LC a évalué le projet à 100 M€ - LCS a été plus précis dans l'étude environnementale et dans la presse : plus de 80 M€ pour les 3 entités du projet sur le même site des CNC - Rappelle les termes de l'art L122-1 du CE para III - L'art R121-2 du CE fixe à 75 M€ au-delà duquel un débat public doit être organisé par la CNDP, or elle ne l'a pas été alors qu'une partie des marchés est déjà attribuée avant même que l'autorisation soit délivrée Et de conclure : « de qui se moque t on ? »
MP9	Défavorable au projet Se fondant sur les différentes analyses du projet sur les enjeux économiques, financiers et environnementaux : Fait siennes les recommandations de l'association UCL et de son Psdt Augier, demandant la suspension d'enquête pour que le MO saisisse la CNDP (L121-8) pour un débat public avant conclusion et avis du CE, et se réservant le droit de saisir dans les délais la CNDP en tant qu'association agréée art L141-1.
MP14	Fait part de son étonnement quant à la méthode : Pourquoi ce projet ne fait il pas l'objet d'un débat plus étendu et plus ouvert à travers la CNDP (art L121-8 II et R121-2) ? Le pan « Village d'entreprises » semble avoir été artificiellement écarté, alors qu'il constitue l'un des aménagements portuaires avec celui du Port à sec, alors même que LCS l'a pris en compte dans son dossier d'évaluation environnementale ? ….la plus belle Baie du Monde mérite un débat démocratique, équitable, intelligent et exemplaire.

MP26	Défavorable au projet : • Aurait du faire l'objet d'un débat public : trop de personnes concernées ayant des questions à poser n'ont pu s'exprimer lors de l'EP par manque ou défaut de diffusion de l'information. • En écartant le VE dans l'estimation financière du projet et en évitant ainsi la saisine de la CNDP, elle s'interroge sur la transparence. • Souligne qu'un large débat public avec tous les éléments présentés s'avère plus que nécessaire.
MP54	• Attire l'attention du CE sur les potentielles « menaces pour l'ordre public », car il note que les courriels adressés en Préfecture pointent le déficit d'informations et donc d'échanges avec la population, alors que LCS prend certaines positions, voire se crispe (Cf réaction de LCS sur son site le 14 janv.) • Il craint que tous les ingrédients s'accumulent pour une répétition de deux ZAD célèbres… • Ce pourrait être désamorcé par une procédure de débat plus large sous les auspices de la CNDP
	*A y ajouter les 54 avis identiques à celui de **MP14** émis par des particuliers*

Analyse du Commissaire enquêteur

Près de la moitié des requérants (associations et particuliers) font grief à LCS de ne pas avoir saisi la CNDP alors que selon leur analyse, il aurait dû s'y conformer selon la Loi.

Et d'argumenter qu'en ne l'ayant pas saisie, LCS a évité ainsi la tenue d'un débat public qui aurait permis notamment à des scientifiques spécialisés, d'informer objectivement la population sur les risques environnementaux induits ou non par le projet.

Ils font remarquer qu'en « écartant artificiellement » le projet de travaux du Village Entreprises, pourtant situé dans le périmètre du projet d'ensemble et à juste titre intégré dans l'étude d'impact, LCS a pu habilement présenter un coût estimatif inférieur au seuil de 75 M€ requis pour la saisine de la CNDP. Il aurait ainsi privé un large public, notamment d'habitants de la région, d'un débat environnemental contradictoire.

En effet selon les données publiques contenues dans le dossier ou les déclarations officielles de LCS, et s'agissant du Village Entreprises, le décompte est le suivant :

- 65 M€ pour le projet Plateforme ascenseur
- 01,95 M€ pour l'aménagement Port à sec
- 15,7 M€ pour le Village

Soit un total de : **81,65M€**

En ôtant le Village d'Entreprises, on serait bien dans ce cas en dessous du seuil légal.

Cette question relevant du Droit et du Code de l'Environnement fera l'objet d'une demande de clarification auprès du MO dans le PV de synthèse qui lui sera soumis

333.2. Requêtes fondées sur les RESERVES & RECOMMANDATIONS des services de l'Etat (MRAE, DDTM13, ARS)

Très diversifiées et transverses, elles ne sont pas reprises ici pour ne pas alourdir le rapport. Il convient de se reporter aux tableaux supra.

Analyse du Commissaire enquêteur

Les 6 associations locales de défense de l'environnement (FNE PACA, FNE 13, Les Verts du Golfe, Union Calanques et Littoral, St Cyr Environnement et le Rassemblement pour la Transition Ecologique et Solidaire ont apporté de larges contributions, toutes défavorables et étayant leur argumentations sur les nombreuses remarques, recommandations ou réserves des Services de l'Etat qui étaient jointes au dossier d'enquête.
Les thèmes de toutes les pollutions induites, des risques environnementaux pour la faune et la flore sous marines, des risques pour la santé humaine ont été repris et développés dans leurs courriers, rédigés en partie par leurs conseillers scientifiques attitrés.
Des particuliers s'en sont aussi grandement inspirés dans leurs requêtes.
Le CE faisant la part des choses et après sa propre analyse, constate que ces requérants n'ont pas tenu compte du Mémoire en Réponse du MO aux Services de l'Etat, qui pourtant répondait à certaines inquiétudes ou attentes. (*Exemple de la prolifération du moustique tigre, où le MO a complété son action décrite dans le Mémoire, sur demande de l'ARS qui au final l'a jugée satisfaisante ; et pourtant la lutte anti vectorielle est posée et reposée dans les requêtes…)*
Cependant pour l'ARS et la MRAe, contactées par le CE dans le cadre de son enquête, plusieurs points n'avaient pas été abordés ou restaient insuffisants dans leur formulation.
C'est pourquoi le CE a rassemblé dans un thème unique MRAe, uniquement les 10 questions restant en suspens pour cette instance et sous un thème ARS, la question non répondue. Elles feront l'objet du cœur du PV de synthèse.

333.3. Requêtes fondées sur les RESERVES et PRECONISATIONS du PNC

Analyse du Commissaire enquêteur

Là aussi, associations environnementales et particuliers se sont emparés de la polémique (relatée par la presse avant et pendant l'enquête) ayant entouré la production de l'avis du PNC alors qu'en amont son Conseil Scientifique avait donné un avis défavorable à l'unanimité. Lors de ses permanences, le CE l'a entendu à maintes reprises. Faute d'avoir pu réunir son CA en temps voulu, c'est le Bureau du CA qui a émis un Avis conforme qui comme chacun a pu finalement le constater est contraignant par la reprise de 7 réserves et 6 préconisations.
Le MO n'ayant pu y répondre, le dossier d'enquête étant déjà constitué, le CE demandera au MO de répondre point par point dans le PV de synthèse qui lui sera soumis.
Nota : Il va de soi que seul l'avis formulé dans sa forme et signé du Président du PNC est à prendre en considération. C'est pourquoi l'avis du Conseil Scientifique remis au CE n'a pas été inséré dans le rapport d'enquête.

333.4. PEINTURES ANTIFOULING *(PAF)*

LLC 3	Propositions de réduction des impacts de fonctionnement Si en dépit, le projet se réalise, UCL avance des propositions à imposer aux MY: …. • *Peintures antifouling :* les PAF constituent la menace la plus grave. Les PAF à base d'étain (TBE) à l'origine de destruction de parcs ostréicoles ont été remplacées par celles à base de cuivre, qui restent toxiques pour la vie marine en raison de leur pouvoir algicide sur la flore marine (exemple du cuivre utilisé pour empêcher la fixation des algues dans les tuyauteries d'usines en bordure de littoral…). Et de recommander de confiner les aires de traitement des MY avec aucun rejet possible en mer avec traitement des résidus dans installations spécialisées.
LLC 4	Reprend tous les éléments de l'association UCL (**LLC3**) en développant le paragraphe PAF : Les bateaux de plus de 25m ont une dérogation pour pouvoir utiliser les dérivés de l'étain : les trop fameux organostanneux, responsables de l'empoisonnement de la flore et de la faune en Atlantique (pars ostréicoles du bassin d'Arcachon 1975-1982). Et de mettre en rapport les MY avec les pétroliers de 125 000T qui nécessitent 65T de PAF… Les PAF à base de cuivre sont tout aussi toxiques et bien d'autres PAF le seraient encore plus pour des MY provenant de pays sans réelle réglementation.
LLC 5	Conséquences environnementales - *Pour les activités liées à la mer (baignade et pêche)* Les PAF hautement toxiques aux conséquences catastrophiques sur les organismes marins (confirmé par l'Agence Environnementale) sont interdites pour la plaisance côtière alors qu'elles seront utilisées pour les MY. …/…
OBLC39	…/… Vu le réchauffement climatique, ces MY énergivores doivent ils être utilisés ? Pollution accentuée par les rejets des PAF, le nbre de bateaux, les mouillages… …/…
LSC4	.../... *Rejets atmosphériques :* En exploitation, le projet entrainera une augmentation de 25% des émissions de gaz d'échappement liées au trafic maritime. L'utilisation des PAF s'accompagnera d'une émission importantes de COV et de PM10, représentant un danger pour les voies respiratoires des travailleurs sur site mais aussi des riverains. LCS s'engage à filtrer ces rejets mais son efficacité n'est pas quantifiée. Ce que relève l'ARS mais aussi la MRAe. Dans son mémoire en réponse LCS ne répond pas à la question et se contente de redonner des valeurs fondées sur l'historique sans tenir compte du futur niveau réel d'activité. …/…
MP3	…/… Quels engagements seront pris pour le choix des PAF sans biocides pour minimiser les risques en cas d'événement exceptionnel ? … :…
MP4	…/… • Risques environnementaux dus à la circulation, au mouillage, à l'entretien (PAF toxiques) des MY, ne sont pas compatibles avec le PNC, riche joyau du patrimoine. …/…

Analyse du Commissaire enquêteur

L'utilisation des PAF bien connues dans le milieu nautique, inquiète les requérants par le risque sanitaire dû à leur toxicité, lesquels s'interrogent sur leur composition, leur utilisation en milieu confiné et leurs résidus.
Cette question sur les conséquences pour la santé humaine fera l'objet d'une question spécifique au MO dans le PV de synthèse qui lui sera soumis.

333.5. TRAFIC ROUTIER *(TRAF)*

OBLC14	Vu le nombre de pages du dossier, difficile de l'approfondir en 3h... S'interroge sur le flux trafic routier induit par le chantier. Aucun plan à disposition.
OBLC45	…/… Craint un accroissement du trafic routier au Port Vieux, induit par l'activité aux CN, alors qu'il vient d'être requalifié par la Métropole. …/…
MP32	• Considère que le projet est une véritable « catastrophe » pour l'environnement • Sous couvert d'un soit disant mieux être économique, va mettre à bas tous les équilibres urbains et écologiques d'une ville déjà saturée par le béton et le trafic. …/…
MP83	…/… • Augmentation du trafic routier induit, en phases travaux et exploitation, obligé de passer par le centre ville. Ce qui implique augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air. …/…

Analyse du Commissaire enquêteur

Les phases travaux et exploitation vont engendrer une convergence de véhicules de chantier et utilitaires au travers du peu de rues menant aux CN, engendrant ainsi pour les riverains un surcroit de trafic routier en plein centre-ville, une pollution accrue (sonore et atmosphérique) et des encombrements sont à prévoir surtout à partir du printemps jusqu'à l'automne où de nombreux touristes et vacanciers viennent se promener au Port vieux.

Une question spécifique sera posée au MO dans le PV de synthèse

333.6. PAYSAGE *(PAYS)*

OBLC45	…/… Paysage dénaturé avec la présence de MY dans la Baie. …/…
MP32	Considère que le projet est une véritable « catastrophe » pour l'environnement …/… • Taille démesurée des MY va dénaturer le paysage déjà atteint avec les emballages de protection en plastique blanc des yachts en hivernage, défigurant les calanques et leur environnement …/…

Analyse du Commissaire enquêteur

L'incidence du projet sur la beauté des paysages interpelle, en particulier sur cette désormais plus belle baie du monde.
Cette qualification acquise au printemps 2019 revient souvent dans les propos des personnes rencontrées, soucieuses de la préservation des sites et des beaux paysages. Bien que déjà dénaturée par les portiques et grues du siècle passé qui subsisteront, le gigantisme des méga yachts pour milliardaires mouillant dans la Baie ou perchés sur la future Plateforme crispe certains …
Pour s'en rendre compte le CE demandera au MO de réaliser quelques photos montages, pour que chacun puisse se faire son idée personnelle (donnée subjective)

333.7. Le CONTRÔLE des MESURES ENVIRONNEMENTALES. *(CONTR)*

LLC 5	L'association se réfère aux avis argumentés et défavorables du Comité scientifique du PNC et de l'ARS. Elle s'interroge sur le fait qu'il n'est nullement fait état de procédures de contrôle concernant les travaux, ni des sanctions en cas de non respect des normes. Un comité de suivi environnemental indépendant n'est pas prévu

Analyse du Commissaire enquêteur

Un point important concerne effectivement le contrôle abordé également oralement lors des entretiens avec le CE.
En effet le MO s'est engagé sur de nombreux points avant enquête pour satisfaire les exigences environnementales devant entourer ce projet, et a ainsi complété sa demande initiale par plusieurs mesures suite aux prescriptions des services de l'État,
D'autres mesures seront peut-être encore nécessaires à prendre à l'issue de l'enquête.
Comment et par qui seront-elles contrôlées ?
Le MO sera donc interrogé dans le PV de synthèse sur celles qu'il compte prendre.

333.8. DIVERS *(DIV)*

OBLC27	Représentant son Psdt M. Robert POLO, précise que l'association est favorable au projet Concernant le déplacement du Port à sec, l'association demande : • Nbre de places minimum : celui de 2018, voire plus • Tenir compte des normes constructeurs actuelles avec des largeurs de bateau plus grandes • Aire de carénage pour recevoir unités plus importantes que celles à terre avec postes eau, électricité et système récupération et traitement eaux usées. • Ponton à stabilité permanente pour mise à l'eau des bateaux • Ponton d'accueil pour la nuit aussi important que maintenant, avec eau – électricité • Parking auto à disposition des utilisateurs du Port à sec ;
MP92	En tant que ciotaden, salarié des CNC et utilisateur du Port à sec, il tient à préciser le formidable atout de ce projet pour le développement des CN et de LC. Le développement du site industriel reste une priorité pour rester compétitif ainsi que pour le maintien d'une activité performante sur un site hautement historique. En tant qu'utilisateur du Port à sec, il veut porter la voix des petits plaisanciers et de la tradition. Sous forme de demandes à LCS, il énumère : - S'assurer du maintien du nombre de places existantes et non pas les réduire ; - Prendre en compte les nouvelles réglementations pour mettre à jour la largeur des emplacements. - Prévoir une aire de carénage pour ce Port à sec (entretien des bateaux, interventions de professionnels de la plaisance) - Prévoir un ponton pour mise à l'eau avec nombre suffisant de bornes électricité et eau, ainsi qu'un ponton d'accueil pour les bateaux restant à flot une nuit. - Revoir les dispositions de stationnement auto car le droit de passage et de stationnement autrefois acquis vient d'être retiré.

Commentaire du Commissaire enquêteur

L'association « Les Plaisanciers du Port Vieux » et un utilisateur du **Port à sec**, tout en étant favorables au projet, profitent de l'opportunité de cette enquête publique pour exprimer leurs souhaits quant à l'aménagement du nouveau Port à sec suite à son déménagement.

Le MO s'intéressera utilement à ce sujet avant travaux pour donner éventuellement satisfaction aux requérants.

CHAPITRE 4

La consultation des INSTANCES

Conformément aux dispositions légales en matière d'Autorisation Environnementale, l'Etat a demandé les Avis de ses services et instances figurant dans le tableau ci-après.

Instances	Date	
ARS	30/07/19	1) <u>Effets du projet sur la santé des riverains habitant pour les plus proches à 120m du site :</u> • *Emissions atmosphérique :* - Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, la qualité de l'air à LC est de qualité moyenne (Cf. doc Atmosud) - En phase chantier les risques ont bien été pris en compte : pas d'impact pour la population vu le lieu éloigné pour les travaux - En phase exploitation, le projet engendre une augmentation de l'activité portuaire avec pour conséquence celle de 25% des émissions par rapport à actuellement. Aucune caractérisation de ces émissions et de leur impact sur la population riveraine ne sont présentées au dossier. - Si les nouveaux cocons qui seront installés seront équipés de filtres à charbons permettant de retenir les COV émis dans l'atmosphère sans les augmenter, il n'est pas précisé la quantité de PM10 et de COV émis dans l'atmosphère après filtration • *Rejets dans l'eau de mer* Tant en phase chantier qu'exploitation, les dispositions prises pour protéger la qualité de l'eau ne fait pas craindre de pollution ni de risque pour la santé humaine • *Emissions sonores* Elles sont considérées comme acceptables en phases chantier et exploitation. • *Lutte anti vectorielle (LAV)* : non abordée dans le dossier Risque de développement du moustique tigre dans ce secteur : se rapprocher de l'EID pour mesures à prendre afin d'en limiter la prolifération. 2) <u>Conclusion</u> « La qualité de l'évaluation des impacts du projet sur la santé n'est pas satisfaisante » Demande à compléter le dossier notamment la caractérisation : - Des émissions des navires et de leur impact sur la population riveraine - Des rejets en PM10 et COV après filtration

DDTM13	26/07/19	*La DDTM instruisant le dossier d'autorisation environnementale, demande au pétitionnaire dans son courrier (mis à la disposition du public) de répondre aux 20 points suivants qui demandent soit d'être complétés, soit d'être précisés ou éclaircis* : 1) Composition du dossier complète, mais ordonnancement non conforme à l'art R181-13 du CE 2) Contradictions entre certaines pièces pouvant induire une fragilité juridique 3) Décrire les caissons en ce qui concerne surtout l'étanchéité 4) Réalisation de l'assise des caissons 5) Mesures de réduction des impacts du minage 6) Présentation du dispositif pour mise à sec de la zone d'ascenseur et de la classe de béton 7) Développer les dispositions relatives aux habitats artificiels + le suivi associé 8) Pendant le déroctage, prévoir hydrophone, permettant de vérifier la présence des cétacés et l'efficacité du rideau. 9) Préciser le devenir des macro déchets 10) Impact des travaux sur la qualité des eaux de baignade 11) Caractériser la dangerosité des sédiments : HP 14 12) Protocole de suivi de la turbidité 13) Décrire en détail le dispositif des taches de posidonies 14) Calculer l'indice METOX 15) Au tableau 39, reprendre les concentrations des tableaux 37 & 38 pour évaluer les concentrations résiduelles 16) Capacité de stockage des silos à boues des décanteurs lamellaires 17) Natura 2000 : Dispositif vis-à-vis des mouillages 18) Mesure d'accompagnement de la grande nacre morte 19) Fournir le contrat de concession actuel 20) Inclure un plan de gestion des déchets
PNC	13/09/19	*Le CA du PNC n'ayant pu être convoqué à temps, c'est le Bureau du CA qui s'est réuni et qui a voté l'avis conforme demandé par la Préfecture.* *Le MO n'a pu y répondre, le dossier soumis à enquête publique étant déjà finalisé. C'est pourquoi le commissaire enquêteur, dans son PV de synthèse a sollicité du MO une réponse point par point à ces réserves du PNC.* Le bureau du CA du PNC a émis un avis conforme favorable assorti de 7 réserves et de 6 préconisations : 1) <u>Les Réserves :</u> • *En phase travaux :* - Maintien du dispositif de protection géotextile du chantier de dragage pendant un temps suffisant (sédiments en suspension) et mise en place pour la phase de déroctage. - Déploiement de la veille visuelle et acoustique des cétacés et du rideau de bulles en phase terrassement en plus de celle de déroctage - Utilisation de sons d'alerte vers les cétacés pour leur permettre de s'éloigner avant opérations très bruyantes.

		- Augmentation du nombre de points de suivi de la turbidité avec relevés réguliers ou continus, avec 3 lieux marins en sus des 2 prévus par le MO. • *En phase exploitation :* - Prendre en compte les effets du rejet en mer en zone portuaire d'eau à +2°C provenant du circuit de refroidissement hors d'eau des MY en chantier - Elaboration d'éléments techniques plus précis sur le processus de retraitement des eaux pluviales et des rejets d'exploitation. Traitement des eaux détaillé pour le poste en gestion publique mais pas indiqué pour les 7 postes en gestion privée - Prise en compte des mesures ERC pour la diminution des impacts des mouillages d'attente bien effectuée. Mais le MO devra fournir en plus un schéma de leur organisation à mettre en place (à sa charge), devant pouvoir être contrôlé. 2) <u>Les Préconisations:</u> • *En phase travaux* - Compléter les mesures de protection des herbiers de posidonie par un protocole d'évaluation de son efficacité - Evaluer l'efficacité du rideau de bulles par des mesures faites de manière indépendante • *En phase exploitation* - Mise en place d'un arrêté de protection de biotope (art R 411-15 du CE) couvrant la zone de posidonie et interdisant le mouillage des MY en dehors de sites aménagés à cet effet. - Compléter le suivi des zones d'habitat artificiels créés sur les nouveaux quais par d'autres suivis comparatifs sur des stations de référence au sein de divers habitats naturels. - Sensibilisation des capitaines de navire en attente de *refit* aux enjeux de préservation du milieu marin, en particulier du PNC. - L'engagement du MO de rendre compte annuellement au Bureau du CA du PNC, des mesures prises pour limiter l'impact de l'activité et des flux de navires générés, sur les espaces marins du PNC.
MRAE	31/10/19	La MRAe soulignant le travail considérable du pétitionnaire dans l'analyse des effets de l'activité future et l'intérêt des mesures de réduction envisagées, pointe des lacunes dans l'étude d'impact qu'elle recommande de combler : - Non prise en compte dans l'état initial de l'activité existante des CN - Impact des rejets sur la qualité des eaux marines, insuffisamment évalué - Impact du trafic maritime sur les zones Natura 2000 insuffisamment évalué (impact des mouillages sur les herbiers de posidonie - Impact du projet sur les riverains en phases chantier et exploitation insuffisamment évalué - Evaluation du risque incendie insuffisante Dans son avis, la MRAe liste **12 recommandations dont 5 principales (numérotées 1, 4, 7, 9 et 12)** *Il est précisé que la MRAE n'émet que des recommandations et que les recommandations principales sont à considérées comme des réserves et doivent donc être levées par le pétitionnaire pour l'avis final* *Elles ne sont pas reprises ici pour ne pas alourdir inutilement le rapport*

DRASSM	30/06/19 04/10/19	Accuse réception de la demande de la Préfecture et étudie la possibilité d'émettre un arrêté de prescription. En application du Code du patrimoine, prend un arrêté de prescription de diagnostic archéologique sur le domaine public maritime. Précise que l'opération sera réalisée par l'Institut national des recherches archéologiques préventives.

CHAPITRE 5

Les Avis des Conseils Municipaux des deux communes

Conformément à l'art R181-38 du CE et à l'arrêté inter-préfectoral, daté du 2 novembre 2019, qui prescrit en son article 5 :

« Le Préfet des Bouches du Rhône demande l'avis du conseil municipal des communes …notamment au regard des incidences environnementales notables du projet… »

Et ce, entre le début de l'enquête et au plus tard les 15 jours suivant sa clôture.

- La commune de **La Ciotat** a délibéré lors de son conseil municipal du **16 décembre 2019** et a donné un avis favorable au projet LCS, ***« l'impact sur l'environnement ne présentant pas de risques notoires au regard des mesures prises et actions à entreprendre. »***

- La commune de **Saint Cyr sur Mer** a délibéré lors de son conseil municipal du **17 décembre 2019** et a donné un avis favorable au projet LCS…. « ***du fait qu'il n'y a pas d'incidence sur le site Natura 2000 de la Pointe Fauconnière et par les engagements de la SPL LCS d'organiser de façon satisfaisante les mouillages en mer sur le site Natura 2000 en mer dont Saint Cyr est membre. »***

  Concernant cette dernière commune, une personne a adressé un courriel avec cette remarque :

MP26	**Mme Karelle MATTEODA SEUX** 83270 SAINT CYR SUR MER	….Certes le conseil municipal de St Cyr a délibéré favorablement, mais dans un contexte où l'ordre du jour a été transmis juste avant et sans éléments techniques ou scientifiques pour les conseillers.

CHAPITRE 6

Procès-Verbal de Synthèse de la Commission d'Enquête

6.1 – Rappel de la Réglementation *(Art R 123-18 du Code de l'Environnement)*

La Loi impose au commissaire-enquêteur de rencontrer le Responsable de Projet, dans la huitaine après clôture de l'enquête, pour lui communiquer les observations écrites et orales du public consignées dans un procès-verbal de synthèse qu'il lui remet. Le Responsable de Projet dispose à son tour d'un délai de 15 jours pour y répondre et produire ses observations éventuelles. Ces dispositions sont rappelées dans l'arrêté inter-préfectoral en son article 6.

Cette procédure a été appliquée dans l'enquête présente, et les principales remarques ou observations regroupées par thème ont été consignées en pré-rapport dans ce PV de synthèse dont il porte le nom.

L'enquête a été close le 15 janvier dans chacune des deux mairies concernées par le projet et les Registres ont été clos le 16 janvier, date de leur remise au commissaire enquêteur.

La rencontre du commissaire enquêteur Alain CHOPIN **avec le Maître d'Ouvrage, Monsieur Jean-Yves SAUSSOL, Directeur général de LCS,** assisté de son proche collaborateur, Mr ALEXANDRE, a pu avoir lieu au siège de LCS à La Ciotat le **23 janvier 2020 de 17h à 18h30**, soit 7 jours après la réception des registres et documents annexés.

Monsieur SAUSSOL, Responsable de Projet, a produit **un mémoire de réponse le 7 février 2020,** soit 15 jours après, n'éludant aucune question posée par le commissaire enquêteur.

6.2 – Le Procès-Verbal de Synthèse du commissaire enquêteur daté du 23 janvier 2020 figure ci après.

Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage daté du 7 février 2020, joint en annexe, est repris en analyse dans le Rapport 2ème Partie.

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ECRITES ET ORALES

signifié au Responsable de Projet
le 23 janvier 2020

dans le cadre de l'enquête publique
sur les communes de La Ciotat (13) et de Saint Cyr sur Mer (83)
portant sur :

la 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 en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de la Ciotat.

(ouverte le 11 décembre 2019 et close le 15 janvier 2020)

_____

Référence : Arrêté inter-préfectoral du Préfet de Région PACA et du Préfet du Var en date du 20 novembre 2019

Nous, **Alain CHOPIN**, **commissaire enquêteur**, désigné par la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille pour l'enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la société publique locale La Ciotat Shipyards en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat, procédons ce jour, **jeudi 23 janvier 2020** à 17 heures, à la **rencontre avec le maître d'ouvrage**, **Monsieur Jean-Yves SAUSSOL**, Directeur général de LCS, rencontre telle que prévue à l'art R123-18 du Code de l'Environnement et à l'article 6 de l'arrêté inter préfectoral des Bouches du Rhône et du Var, et devant avoir lieu sous huitaine à compter de la clôture de l'enquête.

La rencontre est organisée au siège de la Société LCS avec Monsieur SAUSSOL, accompagné en la circonstance de Monsieur Alexandre ROLLAND, son proche collaborateur sur ce projet, avec lesquels rendez-vous avait été pris, pour y recevoir le **procès-verbal de synthèse** des observations écrites et orales recueillies par le commissaire enquêteur pendant l'enquête publique, laquelle s'est terminée le 15 janvier inclus. Ils sont avisés qu'après remise de ce PV, incluant toutes ces observations, ils auront un délai de quinze jours pour éventuellement y répondre sous forme de mémoire.

En préambule, il est à signaler le peu de participation du public au regard des enjeux environnementaux du projet LCS. Il est vrai que la période choisie n'était pas propice avec les fêtes de fin d'année et le climat social ambiant pour le moins tendu engendrant des problèmes de mobilité pour certains. Il semblerait qu'en fin d'enquête l'intérêt soudain de quelques médias locaux sur le sujet, avec quelques reportages ciblés, ait provoqué une remontée du nombre de requérants dans la dernière semaine.

OBSERVATIONS DU PUBLIC, des services de l'Etat, du CE et autres

Pendant la durée de l'enquête publique unique qui s'est étalée sur **36 jours**, le public a pu prendre connaissance du dossier dans l'une des 2 Mairies concernées et rencontrer le commissaire enquêteur au cours de ses **10 permanences**.

Il a été recensé **une dizaine de courriers,** et le public a porté **une soixantaine d'observations** sur les **2** registres ouverts à cet effet. Par ailleurs une **centaine de mails** ont été adressés à la Préfecture à l'adresse dédiée.

Une bonne moitié des requêtes ou observations montrent l'intérêt de leurs rédacteurs pour les retombées locales économiques et sociales. Elles seront compilées dans le rapport final, sans commentaires dans ce PV, lequel concerne exclusivement le cœur de l'enquête dans ses aspects environnementaux en vue de la délivrance de l'autorisation préfectorale.

Parmi les courriers adressés au CE, cinq émanent d'associations locales ou régionales défendant habituellement l'environnement.

A noter que bon nombre de requêtes ou observations puisent leurs arguments dans les avis fournis par les services de l'État (ARS, MRAe, DDTM 13) ou par le Parc National des Calanques.

Pour ce procès-verbal présenté au Maître d'ouvrage, une synthèse générale par grands sujets a été élaborée. Il lui reviendra en retour d'éclairer le commissaire enquêteur sur les points précis évoqués et de lui répondre sans détours pour la poursuite de son rapport.

1. La non-saisine de la CNDP

Plus de la moitié des requérants (associations et particuliers) font grief à LCS de ne pas avoir saisi la CNDP alors que selon leur analyse, il aurait dû s'y conformer selon la Loi.

Et d'argumenter qu'en ne l'ayant pas saisie, LCS a évité ainsi la tenue d'un débat public qui aurait permis notamment à des scientifiques spécialisés, d'informer objectivement la population sur les risques environnementaux induits ou non par le projet.

Ils font remarquer qu'en « écartant artificiellement » le projet de travaux du Village Entreprises, pourtant situé dans le périmètre du projet d'ensemble et à juste titre intégré dans l'étude d'impact, LCS a pu habilement présenter un coût estimatif inférieur au seuil de 75 M€ requis pour la saisine de la CNDP. Il aurait ainsi privé un large public, notamment d'habitants de la région, d'un débat environnemental contradictoire.

En effet selon les données publiques contenues dans le dossier ou les déclarations officielles de LCS, et s'agissant du Village Entreprises, le décompte est le suivant :

- 65 M€ pour le projet Plateforme ascenseur
- 01,95 M€ pour l'aménagement Port à sec
- 15,7 M€ pour le Village

Soit un total de : **81,65M€**

En ôtant le Village d'Entreprises, on est bien dans ce cas en dessous du seuil légal.

Quelle réponse apporte le Maître d'ouvrage à ces requérants en quête de transparence, qui dénoncent ce qu'ils appellent un « saucissonnage » financier du coût réel d'investissement pour un projet d'aménagement à 3 volets formant une seule entité (même site intramuros, complémentarité et même période de travaux) ?

LCS, pressé par la concurrence, a-t-il voulu accélérer le process de l'autorisation environnementale en « échappant » ainsi au débat public contradictoire face au public ?

2. Demandes complémentaires à fournir suite Mémoire en réponse du MO à l'avis de la MRAe

Le dossier d'enquête comporte l'Avis de la MRAe et le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage. Après étude de ce Mémoire, des questions ou précisions sont encore nécessaires et à fournir pour compléter cette enquête.

21. Qualités Eau-Air

L'état initial de l'évaluation environnementale a bien été complétée notamment pour les rubriques bruit et déchets, il manque toutefois pour l'existant :

- ***Qualité Eau : les flux de polluants autres que les MES selon la liste des éléments chimiques (p 241 à 250)***
- ***Qualité Air : le flux des COV ayant bien été précisé (274 kg/an), il convient de faire de même pour le flux annuel actuel de poussières (PM 10 et PM 2,5)***

*22. Recommandation **2** MRAe*

Tous les éléments demandés ne figurent pas dans la réponse du MO.

Il importe de la compléter pour tous les polluants (sauf MES) donc les éléments chimiques figurant dans la liste p 241 à 250 de l'Étude d'Impact) avec :

- ***Flux et concentration annuels (kg/an et mg/l)***
- ***Flux et concentration maximum journalier (kg/jour et mg/l)***

*23. Recommandation **3** MRAe*

Préciser la justification et la quantification des 0,2% (partie dissoute) de passage des sédiments vers l'eau de mer lors des opérations de dragage.

*24. Recommandation **4** MRAe*

Il n'a pas été répondu aux nombreux éléments demandés en page 11 de l'Avis MRAe.

Il convient de les fournir.

25. *Recommandation **6** MRAe*

La réponse à la 1ère mesure relative au calendrier des travaux ne figure pas.
« Éviter la réalisation de travaux bruyants touchant le milieu aquatique pendant la période de fin d'été-début automne, pendant laquelle les passages de cétacés sont les plus nombreux »

Il convient de le fournir.

26. *Recommandation 7 MRAe*

Il est demandé au MO d'apporter une réponse plus précise aux éléments déjà demandés :

« mise en place de coffres, systèmes de pilotage renforcé en période de forte affluence et mise en place d'un schéma d'organisation (avec contrôle) des mouillages d'attente conformes au schéma du PNC »

27. *Recommandation **8** MRAe*

Dans l'étude de simulation effectuée, seuls deux bateaux (ou plutôt méga yachts) en position de réparation-entretien sur la plateforme ont été retenus.

Cette étude de simulation doit être complétée pour une plateforme travaillant à plein régime avec 5, voire 7 mega yachts.
Le MO prévoit-il des mesures de suivi et lesquelles ?

28. *Recommandation **9** MRAe*

La réponse est insuffisante et incomplète. Il avait été demandé une « étude quantitative des risques sanitaires ».

Ne figurant pas dans le mémoire, elle est à fournir en retour.

28. *Recommandation **12** MRAe*

- La réponse est insuffisante, se contentant de mesures de réduction du risque, alors qu'il avait été demandé les zones d'effets thermiques au niveau des habitations les plus proches, avant mesures et après mesures (effets résiduels). Généralement, il s'agit d'une simulation numérique des effets thermiques associés à une cartographie avec des distances d'effet.
- Par ailleurs rien n'est précisé sur :
    - Les eaux d'extinction d'incendie polluées du Port à sec
    - Le panache de fumées

Le MO voudra bien y apporter les éléments techniques de réponse

28. *Étude SDIS*

Le risque d'incendie est considéré comme particulièrement important pour un établissement industriel installé en plein de cœur de ville.

Le MO voudra bien adresser l'étude annoncée du SDIS sous forme de fichier pour être versée au dossier d'enquête environnementale en cours.

3. Les réserves et préconisations du Parc National des Calanques

Le Bureau du PNC s'appuyant sur l'avis de son Conseil scientifique, a émis un avis conforme assorti de **sept réserves** d'importance qu'il demande au MO d'intégrer impérativement dans ses obligations, pendant et après travaux, ainsi que de **six préconisations** facultatives à prendre en compte, susceptibles d'apporter une plus-value environnementale au projet.

Non traitées jusqu'à présent par le MO, elles doivent toutes, point par point, recevoir des réponses qui vaudront alors engagement de sa part pour le suivi environnemental qui pourrait être exercé par l'autorité administrative.

*Nota ; Les **13 points** ne sont pas repris ici pour ne pas alourdir inutilement le PV de synthèse*

4. *Les réserves de l'ARS*

Si la modification relative à la lutte vectorielle (ch. 5.6.7 de l'étude d'impact) est considérée par l'Ars comme satisfaisante, il n'en est pas du tout de même pour :

- La caractérisation des émissions liées à l'augmentation de 25% des émissions liées au trafic maritime qui reste insuffisante : elle est faite de manière qualitative et non quantitative (ch. 8.5.2.2)
- La quantité de PM10 et COV après filtration, dont les valeurs fournies sont celles de flux et non des valeurs d'émissions, ce qui ne permet pas à l'ARS de se prononcer définitivement sur ce point (ch. 5.6.7, 5.6.8 et 8.5.3)

S'agissant des risques pour la santé humaine, en particulier pour les riverains, le MO voudra bien fournir de nouvelles études chiffrées pour ces deux rubriques.

5. *La peinture antifouling (PAF)*

Nombre de requérants ont cité l'utilisation de PAF comme représentant une menace très sérieuse pour la santé humaine.

Du fait de la longueur des MY plus de 25m, ces peintures antifouling restent autorisées par dérogation. Ils rappellent que les organostanneux (dérivés de l'étain) ont été jugés responsables dans les années 1975 à 1982, de l'empoisonnement de la flore et de la faune atlantiques, et de la destruction des parcs ostréicoles du bassin d'Arcachon. Et de citer qu'un pétrolier de 125 000T nécessite 65T de PAF ! A rapporter MY 4000T…

Le MO voudra bien chiffrer le volume de PAF nécessaire à un entretien complet de MY et confirmer ou non si ces peintures sont à base d'étain, de dérivés, de cuivre, de TBE ou autres…

6. *Le trafic routier en Centre Ville*

Les phases travaux et exploitation vont engendrer une convergence de véhicules de chantier et utilitaires au travers du peu de rues menant aux CN, engendrant ainsi pour les riverains un surcroit de trafic routier en plein centre-ville, une pollution accrue (sonore et atmosphérique) et des encombrements sont à prévoir surtout à partir du printemps jusqu'à l'automne où de nombreux touristes et vacanciers viennent se promener au Port vieux.

Le MO s'est il rapproché de la mairie et de la métropole compétente en matière de voirie, pour étudier les accès aux divers chantiers ? Un plan de circulation sera-t-il mis en œuvre ? Des restrictions de circulation seront-elles imposées ?

7. La plus belle Baie du Monde…

Cette qualification acquise au printemps 2019 revient souvent dans les propos des personnes rencontrées, soucieuses de la préservation des sites et des beaux paysages. Bien que déjà dénaturée par les portiques et grues du siècle passé qui subsisteront, le gigantisme des méga yachts pour milliardaires mouillant dans la Baie ou perchés sur la future Plateforme crispe certains …

Le dossier d'enquête ne comporte que des photos aériennes avec des positionnements de bateaux sur rails, ne permettant pas de se rendre compte de la future vision des Chantiers réparant les MY à longueur d'année.

Le MO voudra bien faire réaliser des photos montages et à l'échelle, de la plateforme fonctionnant à plein régime (5-7 MY dont quelques-uns sous cocon en diversifiant ceux avec mâts et sans)) et du Port à sec à partir de 3 points :

- ***Vue par un piéton positionné sur le quai hauteur de la Mairie regardant les Chantiers***
- ***Vue du même piéton regardant les Chantiers à partir de la pointe du Môle***
- ***Vue d'un touriste sur les plages de La Ciotat, regardant les Chantiers.***

8. Le contrôle des mesures environnementales annoncées

Un point important concerne le contrôle.

En effet le MO s'est engagé sur de nombreux points avant enquête pour satisfaire les exigences environnementales devant entourer ce projet, et a ainsi complété sa demande initiale par plusieurs mesures suite aux prescriptions des services de l'État,

D'autres mesures seront peut-être encore nécessaires à prendre à l'issue de l'enquête.

Se pose alors la question du contrôle.

Comment le MO peut-il rassurer le public et tout particulièrement les associations de défense de l'environnement, sur le contrôle à exercer de toutes ces mesures environnementales qu'il entend mettre en œuvre et surtout par qui et avec quels moyens sachant que c'est du long terme tant en phase travaux qu'en exploitation. ?

9. Questions diverses demandant réponses

91. ***Concernant les résidus de décapage, il est indiqué qu'ils seront évacués par des entreprises spécialisées, sans préciser quel sera le matériel utilisé (balayage, aspiration, lavage, épuration ou autre …) pour éliminer l'ensemble des déchets.***

92. Concernant la préservation de l'herbier de posidonie, quelles seront les instructions données aux MY pour le mouillage.

93. Il est prévu le dragage de 16 000 m3 de sédiments et des terrassements de quais de 15 000 m2. Quelles précautions seront prises pour éviter la suspension des polluants contenus, la formation d'un panache turbide ?
Où se fera l'évacuation des matériaux dragués ?

94. Le déroctage sera exécuté en partie avec des explosifs. Quelles précautions seront prises pour éviter l'effet néfaste de l'onde de choc sur la faune marine ?

95. Le courant marin de Ligure passant au large de la Baie d'est en ouest poussera les polluants (comme actuellement) vers les plages. En a-t-il été tenu compte dans les études ?

96. En cas de montée des eaux importantes, quels sont les bassins de rétention prévus et leur localisation ?

Monsieur SAUSSOL après avoir pris connaissance de ces observations, signe avec nous le présent Procès-Verbal en 4 exemplaires (dont 2 pour le Responsable de Projet).

Jean-Yves SAUSSOL	***Alain CHOPIN***
Directeur général	***Commissaire enquêteur***
de La Ciotat Shipyards	
(original signé)	*(original signé)*

DEPARTEMENTS DES BOUCHES DU RHONE ET DU VAR

PREFECTURES DES BOUCHES DU RHONE ET DU VAR

Communes de La Ciotat (13) et de Saint Cyr sur Mer (83)

Demande d'Autorisation Environnementale
Présentée par la société La Ciotat Shipyards en vue de la création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat

(Arrêté inter-préfectoral des Bouches du Rhône et du Var en date du 20 novembre 2019)

ENQUETE PUBLIQUE : *11 Décembre 2019 – 15 Janvier 2020*

SECONDE PARTIE : **AVIS & CONCLUSIONS du commissaire enquêteur**

Alain CHOPIN
Commissaire enquêteur

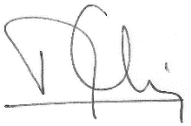


TABLE DES MATIERES

2ème Partie : CONCLUSIONS du Commissaire Enquêteur

CHAPITRE 7 : Mémoire en réponse du MO au PV de Synthèse avec ananalyse du CE p 3

7.1 : Non saisine de la CNDP p 4
7.2 : Compléments demandés suite au Mémoire de réponse du 8/12/19 à la MRAe p 6
7.3 : Réserves et préconisations du PNC p 15
7.4 : Réserves de l'ARS p 20
7.5 : Les peintures antifouling (PAF) p 23
7.6 : Le trafic routier en centre ville p 25
7.7 : La plus belle baie du Monde… p 26
7.8 : Le contrôle des mesures environnementales annoncées p 27
7.9 : Questions diverses p 28

CHAPITRE 8 : Conclusions avec avis motivé de la Commissaire enquêteur p 37

Inventaire des 20 pièces versées au dossier d'enquête p 39

CHAPITRE 7

Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au PV de Synthèse et analyse du commissaire enquêteur

Note liminaire :

*Pour une lecture aisée, figurent : **en noir** les thèmes qui se sont dégagés pendant l'enquête et explicités par le commissaire enquêteur, **en bleu** les questions posées au Maître d'Ouvrage, **en vert** ses éléments de réponse extraits de son Mémoire du 7 février 2020 et **en rouge** les commentaires ou avis du commissaire enquêteur.*

.

71. La non-saisine de la CNDP

Plus de la moitié des requérants (associations et particuliers) font grief à LCS de ne pas avoir saisi la CNDP alors que selon leur analyse, il aurait dû s'y conformer selon la Loi.
Et d'argumenter qu'en ne l'ayant pas saisie, LCS a évité ainsi la tenue d'un débat public qui aurait permis notamment à des scientifiques spécialisés, d'informer objectivement la population sur les risques environnementaux induits ou non par le projet.
Ils font remarquer qu'en « écartant artificiellement » le projet de travaux du Village Entreprises, pourtant situé dans le périmètre du projet d'ensemble et à juste titre intégré dans l'étude d'impact, LCS a pu habilement présenter un coût estimatif inférieur au seuil de 75 M€ requis pour la saisine de la CNDP. Il aurait ainsi privé un large public, notamment d'habitants de la région, d'un débat environnemental contradictoire.

En effet selon les données publiques contenues dans le dossier ou les déclarations officielles de LCS, et s'agissant du Village Entreprises, le décompte est le suivant :
- 65 M€ pour le projet Plateforme ascenseur
- 01,95 M€ pour l'aménagement Port à sec
- 15,7 M€ pour le Village
-

Soit un total de : **81,65M€**
En ôtant le Village d'Entreprises, on est bien dans ce cas en dessous du seuil légal.

Quelle réponse apporte le Maître d'ouvrage à ces requérants en quête de transparence, qui dénoncent ce qu'ils appellent un « saucissonnage » financier du coût réel d'investissement pour un projet d'aménagement à 3 volets formant une seule entité (même site intramuros, complémentarité et même période de travaux) ?

LCS , pressé par la concurrence, a-t-il voulu accélérer le process de l'autorisation environnementale en « échappant » ainsi au débat public contradictoire face au public ?

Réponse du Maître d'ouvrage

LCS ne peut que s'étonner d'être ainsi taxé de précipitation dans le montage du dossier, compte tenu du temps consacré à la réalisation des études préliminaires et à la tenue des procédures de participation du public. Pour rappel, le projet a été rendu public dès l'année 2017 comme en témoigne le communiqué diffusé en octobre 2017, et cette annonce faisait elle-même suite à un processus de revue stratégique engagé un an plus tôt au sein de la société dont le conseil d'administration est intégralement composé d'élus locaux.

Ce temps long s'explique notamment par la volonté de LCS de respecter scrupuleusement l'ensemble des procédures prévues par le code de l'environnement (CE), notamment en ce qui concerne la concertation et la participation du public à l'élaboration du projet.

Conformément à l'article L.121-18 du code de l'environnement1, le projet de plateforme 4300t étant soumis au droit d'initiative au titre de l'article L121-17-1 du même code 2, LCS a publié une déclaration d'intention le 22 février 2019. Force est de constater que le droit d'initiative n'a pas été exercé par les personnes autorisées dans le délai de 4 mois suivant la publication de la déclaration d'intention du projet3.

Quoi qu'il en soit, LCS maintient **qu'il n'y avait pas lieu de saisir en l'espèce la CNDP**.

Les seuils de saisine de cette commission sont en effet fixés par le décret n°2017-626 du 25 avril 2017, codifié à l'article R.121-2 du CE. Ces dispositions prévoient des seuils de saisine de droit, et d'autres au « cas par cas », items par items. En l'espèce, le projet de LCS rentre dans la rubrique 3 intitulée « *Création ou extension d'infrastructures portuaires* ». Les seuils prévus dans ce cas sont les suivants :

- - Saisine de droit pour un projet d'un montant > 150 M€ ou dont la superficie est > à 200 ha ;
- - Saisine « cas par cas » pour un projet d'un montant > 75 M€ ou dont la superficie est > à 100 ha.

Le projet de plateforme 4300t représente un montant d'investissement de 65M€ environ et se développe sur une superficie de 3ha environ. Même si l'on ajoute le projet de réaménagement du Port à sec, quoique ce dernier ne soit pas encore finalisé, le montant des travaux demeure très inférieur aux seuils visés dans la rubrique 3 « Création ou extension d'infrastructures portuaires ».

L'ajout du montant des travaux du projet de Village Yachting pour justifier un franchissement du seuil de la saisine « cas par cas » est absolument sans fondement et d'une totale mauvaise foi.

Il convient d'abord de rappeler que le projet de « Village yachting » est implanté **à l'extérieur du périmètre du Domaine public maritime** tel que délimité par un arrêté préfectoral et qu'il consiste dans la création d'un parc immobilier dédié aux entreprises. Ce projet n'entre donc manifestement pas dans la catégorie de « création ou extension d'infrastructures portuaires » tel que visé à la rubrique 3 de l'article R.121-2 précité. Cette différence fondamentale de nature explique d'ailleurs la raison pour laquelle le terrain d'assiette du village appartient à la Métropole Aix-Marseille-Provence et non pas au Département des Bouches-du-Rhône dont la compétence se limite au domaine portuaire. Elle explique aussi la raison pour laquelle le Village est réalisé dans le cadre d'une convention de délégation de service public *ad hoc* conclue en 2018 et non pas dans le contrat de concession portuaire conclu en 1996.

Au-delà de ces considérations juridiques, et comme cela a déjà été souligné par LCS dans sa réponse à l'autorité environnementale, le village yachting est fonctionnellement disjoint du projet de nouvelle plateforme 4300T. Il vient en effet combler un déficit actuel en locaux d'entreprises, quand le projet de nouvelle plateforme vise à développer l'activité dans l'avenir. Ce déficit de locaux est identifié depuis bien avant que le projet de nouvelle plateforme ne soit même imaginé, puisqu'il avait conduit à la conclusion d'une première convention d'aménagement en 2008, dont la convention de 2018 est le prolongement, dans une forme juridique mieux adaptée aux objectifs poursuivis. Le fait que la commercialisation des locaux du Village yachting ait été achevée en un temps record, avant même que la première pierre de la nouvelle plateforme 4300t ne soit posée, démontre de manière évidente la déconnexion des deux projets.

Le Commissaire enquêteur

Loin de vouloir engager une bataille juridique sur la saisine de la CNDP eu égard le montant financier estimatif incluant ou non le 3ème volet (VE) du projet, il convenait de rapporter objectivement les observations sur le sujet, émises d'abord par des associations de défense environnementale ou des particuliers avisés, puis reprises à leur compte par d'autres personnes s'y fiant. Thème qui est apparu prégnant au cours de l'enquête publique et qui peut interpeller à juste titre le citoyen peu ou pas instruit du droit, s'agissant d'un projet global s'inscrivant sur un même site et devant se réaliser dans la même temporalité.

La réponse très argumentée de LCS devrait éclairer ces requérants, comme elle éclaire le commissaire enquêteur qui en prend acte et qui n'a pas à dire le droit.
En revanche, il est vrai qu'un large débat public local organisé en amont, ce qui ne semble pas avoir été le cas, aurait permis à la population de s'approprier le projet : la déclaration d'intention, certes légale et respectée par le MO, étant passée quasiment inaperçue.
A une époque troublée où la population demande plus de transparence, à être mieux informée et impliquée dans les décisions notamment celles qui touchent son environnement et la Planète, le gigantisme souvent cité de ce projet amenant des MY en baie de La Ciotat pour leur « refit » aurait mérité un large débat, où LCS aurait surement répondu aux attentes ou à l'inquiétude des habitants de La Ciotat et de Saint Cyr sur Mer ; ainsi la question du « *seuil* » de saisine de la CNDP n'aurait peut être pas été abordée pendant l'enquête, tout du moins pas dans les mêmes termes peu amènes rapportés au CE par écrit ou oralement pendant l'enquête.
Pour conclure sur ce point, le commissaire enquêteur considère la réponse du MO comme argumentée et de bonne foi, regrettant cependant le manque de débat public local pour les deux communes concernées en amont de l'enquête publique.

72. Demandes complémentaires à fournir suite Mémoire en réponse du MO à l'avis de la MRAe

Le dossier d'enquête comporte l'Avis de la MRAe et le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage. Après étude de ce Mémoire, des questions ou précisions sont encore nécessaires et à fournir pour compléter cette enquête.

21. Qualités Eau-Air

L'état initial de l'évaluation environnementale a bien été complétée notamment pour les rubriques bruit et déchets, il manque toutefois pour l'existant :
- ***Qualité Eau : les flux de polluants autres que les MES selon la liste des éléments chimiques (p 241 à 250)***
- ***Qualité Air : le flux des COV ayant bien été précisé (274 kg/an), il convient de faire de même pour le flux annuel actuel de poussières (PM 10 et PM 2,5)***

Le Commissaire enquêteur

Se reporter au Mémoire en réponse du MO donnant de nombreuses données techniques, détaillées sous forme de tableaux et chiffrées (p 8 à 13), non reprises ici et soumises à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services.

*22. Recommandation **2** MRAe*

Tous les éléments demandés ne figurent pas dans la réponse du MO.

Il importe de la compléter pour tous les polluants (sauf MES) donc les éléments chimiques figurant dans la liste p 241 à 250 de l'Étude d'Impact) avec :
- ***Flux et concentration annuels (kg/an et mg/l)***
- ***Flux et concentration maximum journalier (kg/jour et mg/l)***

Réponse du Maître d'ouvrage

Les réponses à cette question sont incluses dans le 2.1 du Mémoire

- Flux et concentration annuels (kg/an et mg/l) **>> voir les tableaux 2, 3, 5 et 6**
- Flux et concentration maximum journalier (kg/jour et mg/l) **>> voir les tableaux 2, 3, 5 et 6**

Le Commissaire enquêteur

Idem point 21.

*23. Recommandation **3** MRAe*

Préciser la justification et la quantification des 0,2% (partie dissoute) de passage des sédiments vers l'eau de mer lors des opérations de dragage.

Réponse du Maître d'ouvrage

Pour rappel, la limitation du passage des sédiments issus du dragage vers l'eau de mer fait l'objet de diverses mesures spécifiques (Cf.Ei, p256 et suivantes)
- Utilisation d'une benne environnementale ;
- Confinement de l'atelier de dragage avec un rideau géotextile anti-turbidité avec simulation préalable du panache turbide pour vérifier son efficacité ;
- Mise en place d'un rideau à bulles à l'entrée du port (confinement des particules en suspension et protection contre le bruit sous-marin)

Dès que des sédiments sont remaniés par extraction, la mise en suspension des particules fines peut s'accompagner d'un relargage potentiel d'une petite partie des contaminants contenus dans les sédiments. La proportion des contaminants des sédiments qui repassent en phase acqueuse a été déterminée par de nombreux laboratoires scientifiques pour un très grand nombre de molécules.
(NDLR) un tableau détaille les données chiffrées par contaminant, et le MO de constater que :

Les proportions de contaminants passant des sédiments vers l'eau de mer sont inférieures ou égales à 0,2%, ce qui est très faible à négligeable. Il est communément admis qu'une proportion inférieure à 1% quelque soit le composé considéré, est très faible.

Le Commissaire enquêteur

Le MO a effectivement développé sa réponse à la question en justifiant et quantifiant le passage des sédiments vers de l'eau de mer (p 15 à 16).
Soumis à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services.

*24. Recommandation **4** MRAe*

Il n'a pas été répondu aux nombreux éléments demandés en page 11 de l'Avis MRAe.

Il convient de les fournir.

Réponse du Maître d'ouvrage

NDLR : Réponse technique et chiffrée, explicitée p 17 à 20 du Mémoire

Le Commissaire enquêteur

Le MO a répondu techniquement aux 6 points qui avaient été demandés par la MRAe dans son Avis (page 11- Recommandation 4)
Soumis à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services.

25. *Recommandation **6** MRAe*

La réponse à la 1ère mesure relative au calendrier des travaux ne figure pas.
« Éviter la réalisation de travaux bruyants touchant le milieu aquatique pendant la période de fin d'été-début automne, pendant laquelle les passages de cétacés sont les plus nombreux »

Il convient de le fournir.

Réponse du Maître d'ouvrage

Comme nous l'avons indiqué dans le 4.2 de la réponse à la MRAE, le dispositif de protection des cétacés contre le bruit a été sensiblement renforcé. Initialement composé d'un seul rideau à bulle, il est prévu aujourd'hui de mettre en place deux double-rideaux à bulle. Le premier au droit de la source du bruit, le second à l'entrée du port.

Comme l'a démontré l'étude acoustique dont la synthèse est présentée dans l'étude d'impact (chapitre 8.4.3.4), cette double protection permet de réduire le bruit sous-marin de l'ensemble des opérations du chantier suffisamment pour que la puissance acoustique résiduelle ne soit plus significative pour les cétacés. En outre la protection acoustique est encore renforcée par rapport à ce qui a été présenté par la présence d'un remblai au droit du minage qui va réduire drastiquement la propagation des ondes sous-marines pendant ces opérations.

Pour ces raisons, les travaux envisagés ne doivent plus être considérés comme « bruyants » en aval des systèmes de protection, et donc dans la baie. Ce point sera contrôlé au moyen d'une bouée acoustique placée en sortie de port (voir aussi mesures de surveillance et de suivi détaillées au 8.1.2.1 ci-dessous). Il n'est plus nécessaire de privilégier une période de l'année pour réaliser ces travaux. La période à laquelle sont réalisée les travaux est donc indifférente vis-à-vis de l'impact sur les cétacés.

Le Commissaire enquêteur

Avec le doublement désormais acquis du rideau à bulle à deux endroits stratégiques, renforcé d'un remblai au droit du minage, l'ensemble contribue ainsi fortement à la réduction de la propagation des ondes sous marines. Avec la mesure de contrôle proposée par le MO, le calendrier des travaux exigé par les dispositions de Natura 2000 en fonction du bruit sous-marin ne s'impose plus.

26. *Recommandation **7** MRAe*

Il est demandé au MO d'apporter une réponse plus précise aux éléments déjà demandés :

« mise en place de coffres, systèmes de pilotage renforcé en période de forte affluence et mise en place d'un schéma d'organisation(avec contrôle) des mouillages d'attente conformes au schéma du PNC »

Réponse du Maître d'ouvrage

LCS confirme son engagement à remettre en service les deux mouillages historiques au bénéfice de ses clients.

Le Commissaire enquêteur

La question du mouillage en attente des MY et les risques environnementaux induits sur les fonds marins, a été soulevée par de nombreux requérants lors de l'enquête publique. Le MO consigne ici son engagement à remettre les deux mouillages historiques en service et développera plus loin dans son Mémoire (§9.2) les instructions qui seront données aux capitaines de navire en matière de mouillage, répondant ainsi aux observations exprimées par le public.

27. *Recommandation **8** MRAe*

Dans l'étude de simulation effectuée, seuls deux bateaux (ou plutôt mégayachts) en position de réparation-entretien sur la plateforme ont été retenus.

Cette étude de simulation doit être complétée pour une plateforme travaillant à plein régime avec 5, voire 7 megayachts.
Le MO prévoit-il des mesures de suivi et lesquelles ?

Réponse du Maître d'ouvrage

La réalisation de travaux bruyant (décapage, ponçage, nettoyage haute pression) lors des opérations de refit est rare. Ces travaux mobilisent aussi des moyens matériels et humains importants difficilement réplicables. Pour ces raisons, et au regard de l'expérience acquise sur la plateforme 2000T qui compte pourtant 17 emplacements, l'hypothèse de la survenance simultanée de travaux bruyants sur plusieurs bateaux accueillis sur la plateforme n'est pas une hypothèse réaliste.

Bien entendu, et même si les graphiques fournis ne représentent que le bateau sur lequel l'opération bruyante est réalisée, tous les scénarios étudiés comportent, en plus de l'opération « bruyante » modélisée, « un bruit de fond » qui simule tous les engins et équipements qui permettent à la plateforme d'être opérationnelle lorsque TOUS les emplacements sont occupés (soit 7 bateaux au total). Ce cas est en lui-même une hypothèse maximaliste, compte tenu du fait que les places « centrales » seront vraisemblablement moins souvent occupées, du fait des contraintes opérationnelles qui en découlent pour la plateforme.

LCS maintient donc que les simulations fournies couvrent donc tous les cas susceptibles de se produire dans la réalité.

Les 4 scénarios étudiés sont :

- - Scénario 1 : fonctionnement quotidien de la plateforme
- - Scénario 2 : Scénario 1 + Sablage des coques de bateaux
- - Scénario 3 : Scénario 1 + Nettoyage à l'eau haute pression des coques de bateaux
- - Scénario 4 : Scénario 1 + Ponçage/Peinture des coques de bateaux

En ce qui concerne le suivi acoustique, LCS confirme qu'elle se conformera strictement au code de la santé publique sur cet aspect.

Le Commissaire enquêteur

La question du bruit engendré par une activité à plein régime sur les 7 emplacements est relativisée par le MO démontrant qu'il n'y aura jamais 7 opérations simultanées de travaux qualifiés de bruyants. Il s'appuie sur l'expérience de la plateforme 2000T avec 17 emplacements où ce type de travaux reste de facto limité par des moyens matériels et humains à la ressource comptée.

A noter que l'étude chiffrée tient compte de l'ajout des travaux bruyants sur un MY et du bruit de fond des autres MY en travaux « normaux » sur la plateforme. Il aurait peut-être été utile de produire des études plus affinées sur l'ensemble du Chantier Naval en groupant les 2 plateformes au travail pour estimer le nombre de db auquel serait soumis le riverain le plus proche du CN ou du Port Vieux.

Au reçu du Mémoire, le CE s'est rapproché du MO pour connaître les horaires de travail, en particulier si les plateformes travailleront de nuit.

Réponse complémentaire du Maître d'ouvrage

La plateforme actuelle comme celle à venir ne travaillent pas de nuit.
Les horaires de travail des entreprises travaillant sur les bateaux sont les suivants :
A plein régime nos horaires de travail sont 8h/18h 5 jours par semaine,
A moindre régime on travaille de 8h à 12h et de 13h à 17h 5 jours par semaine.
Certaines manœuvres de montée ou descente de navire peuvent s'étirer jusque 22H00 de façon très exceptionnelle (1 à 2 jours par an). Mais ce sont des opérations non bruyantes.

Le Commissaire enquêteur

Les activités générant du bruit sur les plateformes auront bien lieu aux heures d'ouverture du Chantier : le jour de 8h à 18h et non la nuit, jours ouvrables du lundi au vendredi.
La nuit, les WE et jours fériés , il n'y aura pas d'activités : la tranquillité pour les riverains est donc assurée.
De plus le MO s'engage à se conformer strictement au code de la santé publique et assurera un suivi acoustique. Réponse satisfaisante.

28. *Recommandation **9** MRAe*

La réponse est insuffisante et incomplète. Il avait été demandé une « étude quantitative des risques sanitaires ».

Ne figurant pas dans le mémoire, elle est à fournir en retour.

Réponse du Maître d'ouvrage

La Ciotat a une population permanente de 36 438 habitants en 2019, à laquelle s'ajoute la population estivale. Le port et les chantiers navals s'inscrivent au cœur du centre-ville de La Ciotat. Le milieu urbain est donc sensible aux impacts des activités portuaires, comme le bruit ou les émissions atmosphériques de navires et des poids lourds en liaison avec les activités industrielles et logistiques. La zone d'interface directe entre la ville et les activités des chantiers navals ne comprend pas d'établissements sensibles (hôpital, écoles).

Dans le cadre du PLU de La Ciotat, le P.A.D.D. donne les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement : aucun objectif de développement urbain n'est visé au droit du site ou à sa périphérie immédiate. Le seul projet identifié correspond au village d'entreprises (Village yachting) inscrit au sein du périmètre de La Ciotat Shipyards. Il convient en effet de rappeler que la totalité du site des chantiers navals dans lequel s'inscrit cet aménagement est ceinturée d'une clôture ne permettant pas l'accès par les riverains. Il n'existe qu'un seul accès véhicules et piétons avec un contrôle d'accès.

En plus de la zone portuaire réservée au chantier naval, le port comprend aussi des bassins utilisés par les plaisanciers et des appontements réservés aux professionnels de la pêche. Il n'y ni gisement naturel de coquillages, ni parc conchylicole ou installations aquacoles dans l'avant-port et sur le littoral proche du port de La Ciotat.

Suivent 5 pages sous forme de tableaux extrêmement détaillés l'évaluation des risques sanitaires en phases travaux et exploitation auxquels on pourra se reporter (p23 à 27).

L'analyse ci-dessus, renforcée par les résultats quantitatifs détaillés par ailleurs dans les différents documents fournis (EI, réponse MRAE, le présent document...) donne des résultats satisfaisants et sécurisants pour la santé humaine. Par ailleurs, en fonction des suivis qui seront réalisés lors de l'exploitation, des études d'approfondissement au cas par cas seront réalisées, si besoin, sur des sujets précis et mieux caractérisés.

Le Commissaire enquêteur

Sur ce point , le CE s'est rapproché de l'ARS qui se satisfait de ce complément de réponse très documenté, apporté par le MO.

28. *Recommandation **12** MRAe*

- La réponse est insuffisante, se contentant de mesures de réduction du risque, alors qu'il avait été demandé les zones d'effets thermiques au niveau des habitations les plus proches, avant mesures et après mesures (effets résiduels). Généralement, il s'agit d'une simulation numérique des effets thermiques associés à une cartographie avec des distances d'effet.
- Par ailleurs rien n'est précisé sur :
- Les eaux d'extinction d'incendie polluées du Port à sec
- Le panache de fumées

Le MO voudra bien y apporter les éléments techniques de réponse

Réponse du Maître d'ouvrage

Eaux d'extinction d'incendie du port à sec

De la même manière que pour la plateforme les eaux d'incendie seront stockées dans les réseaux d'eaux pluviales. Les flux seront isolés du milieu grâce à une vanne martelière.

Effets résiduels des incendies

Pour rappel, les effets d'un incendie s'apprécient en termes de flux thermique reçu par une surface exposée. Les valeurs de référence relatives aux seuils d'effets thermiques pour les installations classées sont données ci- après, suivant que l'on analyse ces effets sur les personnes ou les biens :

Effets prévisibles sur les structures	Effets prévisibles sur l'homme	Flux thermique (kW/m2)
Seuil de tenue du béton pendant plusieurs heures et correspondant au seuil des dégâts très graves sur les structures béton	-	20
Seuil d'exposition prolongée des structures et correspondant au seuil des dégâts très graves sur les structures, hors structures béton	-	16
Seuil des effets domino et correspondant au seuil des dégâts graves sur les structures	Seuil des effets létaux significatifs (SELS) correspondant à la zone de dangers très graves pour la vie humaine	8
Seuil des destructions de vitres significatives	Seuil des premiers effets létaux (SEL) correspondant à la zone des dangers graves pour la vie humaine	5
	Seuil des effets irréversibles (SEI) correspondant à la zone des dangers significatifs pour la vie humaine	3

Valeurs de référence relatives aux seuils d'effets thermiques

Par corrélation et analogie avec l'étude ANTEA de novembre 2017 simulant un phénomène identique, les longueur et largeur des zones d'effet des phénomènes dangereux maximum au niveau de la plateforme 4300t dans le cas du feu d'un yacht sont présentés ci-après. Nous considérons un feu sur un bateau en réparation et une propagation à l'ensemble du bateau malgré les moyens de prévention et de protection existants (sprinklage, murs coupe-feu, ...). Les hypothèses suivantes sont retenues :

- Pouvoir émissif : 10 kW/m^2 (yacht constitué essentiellement de ferraille non combustible + matériaux et mobiliers ignifugés donc peu combustibles)
- Vitesse de combustion : 15 g/m^2/s (vitesse de combustion lente car yacht constitué essentiellement de ferraille non combustible + matériaux et mobiliers ignifugés donc peu combustibles) :
- hauteur de flamme selon la formule de Thomas. Afin de prendre en compte la hauteur du bateau dépassant le sol, nous rajoutons 5 m à la hauteur de flamme calculée. Il est à noter que les surfaces des yachts (et donc des surfaces potentiellement en feu) diminuent en fonction de la hauteur (surface du pont supérieur < surface du pont principal).

Evaluation des conséquences

Les distances d'effets sont donc les suivantes *(Hauteur de flamme de 31 m (26 + 5))*

Effets sur les personnes	feu d'un yacht dans la forme

		Distances depuis les bords du bateau
SELS : 8 kW/m^2	Effets létaux significatifs sur l'homme (zone des dangers très graves pour la vie humaine) - SELS Effets dominos (seuil à partir duquel les effets domino doivent être examinés)	Longueur/largeur 3 m/2 m
SEL : 5 kW/m^2	Effets létaux sur l'homme (zone des dangers graves pour la vie humaine) - SEL	Longueur/largeur 9 m/8 m
SEI: 3 kW/m^2	Effets irréversibles sur l'homme (zone des dangers significatifs pour la vie humaine) SEI	Longueur/largeur 30 m/22 m

Le bâtiment le plus proche de la plateforme est le commissariat, il se situe à 95m et donc bien au-delà de la zone dangereuse en cas d'incendie. Les habitations « privées » se situent à 115m.Les distances d'effet des phénomènes dangereux identifiés sont donc bien contenues à l'intérieur de l'enceinte du chantier naval. Il n'y a donc pas de risque pour la santé humaine des riverains vis-à-vis de ce phénomène.

Le Commissaire enquêteur

Le MO ayant fourni de nombreuses données complémentaires techniques et chiffrées, elles restent soumises à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services.

28. *Étude SDIS*

Le risque d'incendie est considéré comme particulièrement important pour un établissement industriel installé en plein de cœur de ville.

Le MO voudra bien adresser l'étude annoncée du SDIS sous forme de fichier pour être versée au dossier d'enquête environnementale en cours.

Réponse du Maître d'ouvrage

La note du SDIS est jointe en annexe. Comme indiqué dans la réponse à la MRAE, chaque disposition de cette note est intégrée dans le projet 4300t. Il est ajouté le compte rendu de notre échange récent avec le SDIS qui reprend d'autres dispositions confirmant l'intégration de dispositions maximalistes pour la défense incendie du site et de la plateforme 4300t en particulier.

Le Commissaire enquêteur

Le risque incendie est considéré comme majeur pour cet établissement industriel situé en plein cœur de ville. Il est à traiter avec la plus grande rigueur.
Si aujourd'hui, ce risque est géré préventivement et de façon opérationnelle par le Centre de secours local La Ciotat-Ceyreste qui a établi un PER (Plan Etablissement Répertorié), il convient avant la phase exploitation et donc dans les deux prochaines années d'établir un plan global d'intervention toutes natures de risque, sous la responsabilité du Directeur départemental qui gère les moyens spécialisés, notamment pour les feux de navire (en manœuvre dans la Baie, en attente au mouillage, à quai, sur l'ascenseur à bateaux et enfin sur la plateforme).
Les riverains, comme les salariés des entreprises sur le chantier naval devront pouvoir être informés des mesures à prendre en cas de fumées toxiques et autres risques répertoriés. Des exercices devront être organisés périodiquement comme le prévoit déjà le Chef du centre local.
La réunion LCS – Centre de Secours SDIS de La Ciotat-Ceyreste du 30 janvier déclenchée suite au PV de synthèse du CE, jette les premières bases de planification à mettre en oeuvre en phase exploitation. A défaut de moyens humains supplémentaires, il apparait que des matériels nouveaux seront à acquérir. C'est pourquoi il importe que LCS se rapproche sans tarder du Directeur Départemental pour anticiper le Plan de prévention de lutte contre les risques naturels en liaison avec la DDTM13, sans oublier le PNC en limite de clôture du CN.

73. Les réserves et préconisations du Parc National des Calanques

Le Bureau du PNC s'appuyant sur l'avis de son Conseil scientifique, a émis un avis conforme assorti de **sept réserves** d'importance qu'il demande au MO d'intégrer impérativement dans ses obligations, pendant et après travaux, ainsi que de **six préconisations** facultatives à prendre en compte, susceptibles d'apporter une plus-value environnementale au projet.

Non traitées jusqu'à présent par le MO, elles doivent toutes, point par point, recevoir des réponses qui vaudront alors engagement de sa part pour le suivi environnemental qui pourrait être exercé par l'autorité administrative.

Réponses du Maître d'ouvrage

Prise en compte des Réserves

Pendant les travaux

Écrans anti-turbidité

Rappel de l'avis du PNC : Le maintien du dispositif de protection géotextile du chantier de dragage pendant un temps suffisant pour que les sédiments en suspension puissent se redéposer, ainsi que sa mise en place lors de la phase de déroctage ;

Les écrans anti-turbidité – écran géotextile autour de l'engin de dragage et double rideau à bulles à l'entrée du bassin portuaire- seront maintenus après l'arrêt journalier des travaux afin de favoriser la sédimentation des particules fines à l'intérieur de l'enceinte. La durée sera déterminée par les suivis de la turbidité.

Mesures concernant les cétacés

Rappel de l'avis du PNC : Le déploiement de la veille visuelle et acoustique des cétacés et du rideau de bulles lors de la phase de compactage dynamique du sol (terrassement), et pas seulement lors des opérations de déroctage ; L'utilisation de sons d'alerte de moindre puissance permettant aux cétacés de quitter la zone avant le déclenchement d'activités très bruyantes (« ramp ups »)

Les mesures sont rappelées dans le chapitre 9.4.3. Ces mesures seront actives pendant les phases de déroctage et de mise en place des quais de la plate-forme, conformément à la demande du PNC. Il n'y a plus de compactage dynamique.

Protocole de suivi de la turbidité

Rappel de l'avis du PNC : L'augmentation du nombre de points de suivi de la turbidité, de 2 proposés (en zone portuaire et en dehors du rideau à bulles) à 5, avec la mise en place de 3 points complémentaires en arc de cercle au large de la zone portuaire (1 à l'Est dans les herbiers de posidonie de la baie, 1 au Sud avant l'Ile Verte, 1 au Sud-Ouest dans l'anse du Mugel). Ces points de suivi doivent être relevés de manière régulière, ou doivent enregistrer en continu. Au cas où la turbidité dépasserait les seuils prédéfinis, l'opérateur doit être en capacité de mettre en place un protocole d'urgence permettant la suspension temporaire des travaux.

Comme présenté dans la note complémentaire à l'EI du 17/10/2019, le nombre de station de suivi de la turbidité - surveillance visuelle et sur des mesures in situ, le suivi considère un ensemble de 6 stations dans un périmètre élargi. Le détail est rappelé dans le paragraphe 8.1.1. et est conforme à la demande du PNC.

Pendant l'exploitation

Impact du rejet des eaux des systèmes de climatisation des navires en cale sèche

Rappel de l'avis du PNC : La prise en compte, dans l'étude d'impact du projet, des effets du rejet à la mer (zone portuaire) d'eau à +2°C provenant du circuit de refroidissement hors d'eau des navires en chantier ;

Conformément aux recommandations émises dans l'avis favorable du Parc National des Calanques, LCS a missionné un bureau d'étude spécialisé pour réaliser une étude de dispersion du panache thermique liée aux rejets des dispositifs de refroidissement des yachts lorsqu'ils sont sur la plateforme. Les conclusions ont été présentées dans la réponse à la MRAE, elles montrent que les zones à enjeu écologique ne seront pas affectées. Un rappel est présenté ci-après.

Le port de La Ciotat possède déjà des points de captage et rejet de systèmes de climatisation de navires positionnés à la Grande Forme et à la Darse Grande Plaisance. La future plateforme méga-yachts sera équipée d'un dispositif de captage et rejet.

Les caractéristiques des rejets sont les suivants :

- Débit des rejets existants (Grande Forme et Grande Plaisance) : 2 rejets de 0,04 m³/s chacun ;
- Débit du rejet projeté pour la Plateforme 4 000 t : 0,12 m³/s ;
- Température de l'eau rejetée : + 2°C par rapport à la température de l'eau captée.

Une modélisation hydraulique numérique tridimensionnelle a été réalisée. La période de fonctionnement retenue pour l'étude correspond à la période d'activité de la future plateforme méga-yachts : elle est concentrée entre septembre et juin car l'activité est très faible pendant la période estivale.

La courantologie locale étant dominée par l'action du vent, cinq conditions schématiques ont été définies pour le vent, incluant l'effet du Mistral et du vent d'est. Les simulations ont été testées sur trois jours de fonctionnement en continu.
Les résultats de simulation montrent que le panache thermique, dans tous les cas de vent simulés, reste confiné dans l'enceinte du port. Les différentiels avec la température ambiante ne dépassent pas + 0,3 °C sur trois jours de simulation, hormis à proximité immédiate des points de rejet. Une dilution rapide des eaux réchauffées dans les darses a lieu et la recirculation de cette eau via le point de captage de la future Plateforme 4 000 t, a un impact négligeable sur l'accroissement de la température dans le port.

En conclusion, la modélisation numérique montre que les zones à enjeu écologique avoisinantes situées dans la Baie de La Ciotat (zones Natura 2000, herbiers à posidonies, aire marine adjacente du Parc National des Calanques...) ne seront pas affectées par les rejets thermiques de la future plateforme 4 000 t.

Process de traitement des eaux pluviales et des rejets d'exploitation pour les postes à quai en concession privée

Rappel de l'avis du PNC : L'élaboration d'éléments techniques plus précis sur le processus de retraitement des eaux de pluie (ruissellement) et des rejets d'exploitation. Le système de traitement des eaux pour les postes à quai en concession privée (6 sur 7) n'est pas dimensionné dans le dossier présenté (seul est détaillé le poste en gestion publique) ;

L'ensemble de la plateforme est traité selon les dispositions techniques développées de façon précise dans l'étude d'impact. Les eaux de l'ensemble des emplacements (y compris les postes 6 et 7) sont récupérées via les réseaux de collectes d'eaux pluviales et les systèmes de traitement.

Mesures d'organisation des mouillages des navires en attente

Rappel de l'avis du PNC : La prise en compte, dans les mesures ERC proposées par le maître d'ouvrage, de la diminution des impacts de mouillage des navires en attente d'accueil au port (en considérant une fréquentation complémentaire liée aux nouveaux quais d'accueil) par des mesures d'organisation de cet accueil hors herbier de posidonie, ou, en zone d'herbiers, sur mouillage organisé, conformément aux dispositions de l'arrêté du préfet maritime du 3 juin 2019, et en cohérence avec les orientations du schéma global d'organisation des mouillages d'attente qu'il prévoit de mettre en place à sa charge, et dont l'effectivité devra être contrôlée à l'achèvement du projet ;

Ces mesures sont détaillées dans le paragraphe 9.2. et sont conformes à l'avis du PNC

Prise en compte des Préconisations

Pendant les travaux

Protocole d'évaluation des mesures de protections des herbiers

Rappel de l'avis du PNC : Un complément aux mesures de protection d'îlots d'herbiers de posidonie (géotextile) par un protocole d'évaluation de l'efficacité de la mesure ;

Pendant les travaux, les écrans seront inspectés périodiquement, conjointement à la mesure de la vitalité de l'herbier sur les 6 taches concernées : se reporter au tableau 14 (lignes 1 et 2) et à la figure 9. Pour rappel, pendant la durée des travaux de dragage et en fonction des conditions météorologiques, les plongeurs de l'entreprise contrôleront périodiquement les écrans seront afin de vérifier leur bonne tenue et ajuster, si besoin, leurs positions et fixations (inspection une fois par jour).

Évaluation de l'efficacité des rideaux à bulles

Rappel de l'avis du PNC : Une évaluation de l'efficacité du rideau de bulles par des mesures faites de manière indépendante.

L'efficacité du rideau de bulles sera vérifiée par un organisme indépendant en adoptant le plan d'échantillonnage

- Une station 1 à proximité du chantier en amont du premier rideau de bulles,
- Une station 2 située à 50 m du rideau de bulles extérieur,
- Une station témoin T non influencée située à 200 m.

Les stations seront échantillonnées en surface (0,50 m sous la surface) et au fond (1 m au-dessus du fond) sur la même verticale, soit 6 points de mesures. Les mesures seront effectuées dans la direction de diffusion du panache si celui-ci franchit la zone de confinement constituée du double rideau de bulles

Pendant l'exploitation

Arrêté de protection des biotopes >> ce sujet relève de la compétence de l'Etat.

Rappel de l'avis du PNC : La mise en place d'un arrêté de protection de biotope, conformément à l'article R411-15 du Code de l'environnement, couvrant la zone d'herbiers de posidonie de la baie de La Ciotat et visant une préservation forte de cet habitat par interdiction du mouillage des unités de fort tonnage au sein du périmètre défini, en dehors de sites directement aménagés à cet effet ;

La mise en place d'un arrêté de protection de biotope visant une préservation de l'habitat « herbier » de la baie de La Ciotat par interdiction du mouillage des unités de fort tonnage, en dehors des deux zones réservées à cet effet, est une mesure réglementaire qui ne dépend pas de LCS.

Suivi des zones aménagées avec des habitats artificiels

Rappel de l'avis du PNC : *Un complément au suivi des zones d'habitats artificiels créées sur les nouveaux quais, par des suivis comparatifs sur des stations de référence au sein de divers habitats naturels (à l'extérieur des enrochements de la digue portuaire et dans l'anse du Mugel). Sans point de comparaison, un suivi des seuls habitats artificiels mis en place n'a en effet que peu d'intérêt et cette mesure de compensation ne pourra pas être efficacement évaluée ;*

Le dispositif Roselières© proposé comme habitat artificiel pour les juvéniles de poissons étant aujourd'hui considéré comme un dispositif éprouvé, le programme de suivi qui s'y applique est synthétisé sur le tableau joint. Il est validé par le groupe DRIVER.

Tableau des modalités de suivi des habitats artificiels

Durée du suivi : durée du projet (4 à 10 ans)	• − T0 (peut être fait l'année N, mais avant installation) • − année N • − année N+1 • − année N+2
Fréquence du suivi	• - 2 fois par an (mai-juin et octobre-novembre)
Zones à suivre	• − Zone équipée • − Zone similaire non équipée • − Digue extérieure • − Habitat naturel adjacent assimilable à une zone de référence et témoin (anse du Mugel, par exemple)

Sensibilisation des capitaines de navires

Rappel de l'avis du PNC : *La mise en place d'un dispositif permettant une sensibilisation systématique des capitaines de navires en attente d'utilisation de l'équipement considéré aux enjeux de préservation du milieu marin en général, et des patrimoines naturels du Parc National des Calanques en particulier ;*

Le dispositif en question est détaillé au paragraphe 9.2.2.

Rendre compte au bureau du conseil d'administration de l'efficacité des mesures pour limiter l'impact

Rappel de l'avis du PNC : L'engagement du maître d'ouvrage de rendre, une fois par an, au Bureau du Conseil d'administration, des mesures prises pour limiter l'impact de l'activité, et des flux de navires générés, sur les espaces marins du parc National.

LCS propose la création d'un **comité de suivi** afin de partager avec les parties prenantes, les enseignements du suivi aussi bien pendant le chantier que pendant l'exploitation des infrastructures (se reporter au chapitre 8.2.2).

Le Commissaire enquêteur pour l'ensemble de l'avis PNC

Le public qui s'est exprimé par écrit ou oralement auprès du commissaire enquêteur s'est beaucoup appuyé sur cet avis conforme du PNC, favorable certes mais assorti de sept réserves et de cinq recommandations.
Il convient de préciser que cet avis étant conforme, l'autorité administrative est liée dans sa décision par ces réserves émises qui devront être respectées par le MO.
Il est à noter que c'est bien le Bureau et non le Conseil d'Administration du PNC qui a exprimé un avis dans l'urgence, l'enquête publique devant bientôt être lancée par la Préfecture et le dossier devant comporter l'avis conforme du PNC. Daté du 13 septembre 2019, le MO n'a pu par conséquent ni modifier ni compléter son dossier lequel a été finalisé le 2 septembre 2019.

Même si le MO indique dans sa réponse avoir traité tous les items mais de façon diversifiée dans l'étude d'impact (plus d'un millier de pages !) ou bien dans sa réponse à la MRAe, le commissaire enquêteur a tenu à ce qu'il y réponde de façon plus clarifiée et point par point tant aux réserves qu'aux recommandations du Bureau du CA PNC, et valant engagement pour l'avenir. Les requérants, qui pour certains étaient en possession de l'avis défavorable à l'unanimité du Conseil scientifique du PNC (un ex remis au CE), s'en sont servis pour argumenter leur avis défavorable, se fiant à ces experts de la protection du PNC partie maritime.

L'initiative du Maître d'Ouvrage de proposer un Comité de suivi est de bon augure quant à sa volonté de respecter l'environnement et les engagements pris en la matière. Cette proposition que le commissaire enquêteur compte également recommander à l'autorité administrative, sera reprise dans son avis final.

74. Les réserves de l'ARS

Si la modification relative à la lutte vectorielle (ch 5.6.7 de l'étude d'impact) est considérée par l'ARS comme satisfaisante, il n'en est pas du tout de même pour :
- La caractérisation des émissions liées à l'augmentation de 25% des émissions liées au trafic maritime qui reste insuffisante : elle est faite de manière qualitative et non quantitative (ch 8.5.2.2)
- La quantité de PM10 et COV après filtration, dont les valeurs fournies sont celles de flux et non des valeurs d'émissions, ce qui ne permet pas à l'ARS de se prononcer définitivement sur ce point (ch 5.6.7, 5.6.8 et 8.5.3)

S'agissant des risques pour la santé humaine, en particulier pour les riverains, le MO voudra bien fournir de nouvelles études chiffrées pour ces deux rubriques.

Réponses du Maître d'ouvrage

Caractérisation quantitative du trafic maritime

L'estimation est donnée dans l'annexe 10 de l'étude d'impact. La quantification des flux est donnée sur le tableau 8.

On constate que le projet entraine, selon les polluants, des augmentations de flux comprises entre 20 % et 22,4 %. On considérera que ces émissions devraient se réduire progressives en raison de plusieurs facteurs :

- L'utilisation de carburants désoufrés. En effet, les petits yachts et super yachts utilisent du carburant minéral, des carburants distillés et ne sont donc pas alimentés par du fioul lourd. Par conséquent, aucun des yachts n'utilise de carburants contenant du soufre (dans l'estimation, on prend compte d'une proportion de soufre dans les carburants pour considérer les motorisations les plus anciennes des navires).
- La réduction progressive des émissions de Nox conformément aux prescriptions de la règle 13.8 et du paragraphe 5.3.2 du Code technique sur les NOx, 2008 (résolution MEPC.177(58) telle que modifiée par la résolution MEPC.251(66)) de l'OMI.
- La mise en œuvre progressive des solutions moins polluantes déjà existantes, comme l'hybridation, voire l'électrification des moteurs de navires de grande plaisance.

Par ailleurs, il convient de signaler que, dans le but de limiter les émissions de polluants atmosphériques issues du transport maritime, la France a pris l'initiative de lancer une étude pour évaluer l'impact d'une zone ECA (« emission control area ») en mer Méditerranée, avec un objectif de mise en place en 2022. Dans une zone ECA, des normes plus sévères d'émissions sont imposées aux navires :

- teneur en soufre des carburants marins : 0,1 %, alors que la norme mondiale est de 3,5 % et qu'elle passera à 0,5 % en 2020,
- motorisation des navires : passage à la norme Tier III qui permet de réduire de façon sensible les émissions d'oxydes d'azote, réduction de 80 % des émissions par rapport au niveau de référence fixé en 2000.

L'étude montre que la situation va déjà s'améliorer en 2020, pour la qualité de l'air et pour la santé humaine, grâce à la réduction mondiale de la norme de soufre pour les carburants marins qui passera de 3,5 à 0,5 %. La zone ECA, en réglementant à la fois les émissions d'oxydes d'azote et de soufre, apportera des bénéfices supplémentaires. Elle permettra ainsi une amélioration globale de la qualité de l'air dans toute la Méditerranée grâce à des effets significatifs sur certains polluants comme le dioxyde d'azote et les particules fines, ainsi que de réels bénéfices pour la santé des populations du bassin méditerranéen.

PM10 et COV

Pour les PM 10 se référer à la réponse Qualité de l'Air » traitée précédemment. Pour les COV, l'estimation des valeurs d'émission est donnée ci-dessous :

Les processus de production industrielle, de réparation et de maintenance sont régis en Europe par la directive UE sur les émissions industrielles (directive 2010/75 / UE du Parlement européen et du Conseil sur les émissions industrielles).

La directive 2010/75 / UE du Parlement européen et du Conseil sur les émissions industrielles (la directive sur les émissions industrielles ou IED) est le principal instrument de l'UE régissant les émissions des installations industrielles, y compris les émissions de COV. L'IED a été adopté le 24 novembre 2010. Il repose sur une proposition de la Commission portant sur la refonte de 7 directives existantes (notamment la directive IPPC et la directive sur les émissions de solvants) à la suite d'un réexamen approfondi de la politique. L'EEI est entré en vigueur le 6 janvier 2011 et a dû être transposé par les États membres avant le 7 janvier 2013.

L'IED vise à atteindre un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble en réduisant les émissions industrielles à travers l'UE, en particulier grâce à une meilleure application des meilleures techniques disponibles (MTD). Environ 50 000 installations exerçant les activités industrielles énumérées à l'annexe I du IED sont tenues de fonctionner conformément à une autorisation (délivrée par les autorités des États membres).

Ces différents textes imposent des seuils d'émissions. Pour les entreprises basées au chantier naval de La Ciotat, elles doivent être conformes aux chiffres suivants :

Pour les COV, l'estimation des valeurs d'émission est donnée ci-dessous :

Les processus de production industrielle, de réparation et de maintenance sont régis en Europe par la directive UE sur les émissions industrielles (directive 2010/75 / UE du Parlement européen et du Conseil sur les émissions industrielles).
La directive 2010/75 / UE du Parlement européen et du Conseil sur les émissions industrielles (la directive sur les émissions industrielles ou IED) est le principal instrument de l'UE régissant les émissions des installations industrielles, y compris les émissions de COV. L'IED a été adopté le 24 novembre 2010. Il repose sur une proposition de la Commission portant sur la refonte de 7 directives existantes (notamment la directive IPPC et la directive sur les émissions de solvants) à la suite d'un réexamen approfondi de la politique. L'EEI est entré en vigueur le 6 janvier 2011 et a dû être transposé par les États membres avant le 7 janvier 2013.

L'IED vise à atteindre un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble en réduisant les émissions industrielles à travers l'UE, en particulier grâce à une meilleure application des meilleures techniques disponibles (MTD). Environ 50 000 installations exerçant les activités industrielles énumérées à l'annexe I du IED sont tenues de fonctionner conformément à une autorisation (délivrée par les autorités des États membres).

Ces différents textes imposent des seuils d'émissions. Pour les entreprises basées au chantier naval de La Ciotat, elles doivent être conformes aux chiffres suivants :

- Pour un seuil de consommation de produit solvanté maximale de 15 000 tonnes par an appliqué sur des revêtements plastiques et ou métaux, les émissions maximums de COV ne doivent pas dépasser le niveau de 37,5% de cette consommation, avec un ratio maximum de 0,600% pour les solides.
- Il y a 5 entreprises basées au chantier naval de La Ciotat qui travaillent sur ce type de revêtement et émettent des COV,
- 80% des émissions proviennent de deux installations principales,

Les émissions calculées pour les saisons 2018 à 2019 pour le chantier naval de La Ciotat sont les suivantes :

- Les 5 entreprises basées au chantier naval de La Ciotat utilisent 13171 litres de produits contenant des solvants.
- Les produits utilisés sont de différentes marques et fournisseurs
- Tous les matériaux n'ont pas le même pourcentage de COV ; Les charges, par exemple, ne contiennent presque pas de COV, pas plus que les diluants et plusieurs couches d'apprêt.

Résultats :

- 13,171 litres de matériaux contenant des COV
- Poids de COV (kg) en% de la consommation totale (kg) = 17,73% pour l'ensemble des 5 entreprises du chantier naval de La Ciotat
- Les émissions sont conformes à la législation européenne qui est d'un maximum 37,5% de la consommation par entreprise. Le chantier naval de La Ciotat compte cinq entreprises.
- Poids total des COV = 274,7 kg
- Pour information : les COV moyens pour tous les produits utilisés (g COV / L) = 331,8
- Rapport COV / Solides (COV: 1) = 0,216%, sachant que le ratio maximum de COV solide est de 0,600%

Les 5 émetteurs / entreprises du chantier naval de La Ciotat émettent moins que ce qui est autorisé. Le taux de COV (17,73%) basé sur les 13,171 litres de matériaux contenant des COV utilisés par toutes les entreprises du chantier naval est bien inférieur au 37,5% autorisé par entreprise.

Le Commissaire enquêteur

Dans sa réponse du 29 août à l'ARS versée au dossier d'enquête, le MO n'avait que partiellement répondu aux réserves de cette instance laquelle, par note adressée à la DREAL le 30 septembre et jointe au présent rapport, réagissait et confirmait à nouveau ***« que la qualité de l'étude des effets des émissions liées au projet sur la santé des riverains n'est pas satisfaisante ».***
C'est pourquoi le CE dans son PV de synthèse a demandé au MO des compléments précis à fournir.
Il est clair que tout ce qui touche à la santé humaine doit être traité avec la plus grande exigence ;.
L'ARS recontactée par le CE prend donc acte de sa réponse complémentaire et précise que le contrôle des deux ICPE situées sur le site (Monaco Marine et MB92) est exercé par la DREAL. Si d'autres sociétés venaient à s'installer sur le site et qu'elles soient classées comme ICPE, elles seraient soumises à la même réglementation et au même contrôle s'agissant du risque sanitaire.
L'ARS préconise que les communes de La Ciotat et de Saint Cyr/Mer en liaison avec AIR PACA informent les de façon très régulière leurs administrés sur la Qualité de l'Air

75. Les peintures antifouling (PAF)

Nombre de requérants ont cité l'utilisation de PAF comme représentant une menace très sérieuse pour la santé humaine.
Du fait de la longueur des MY plus de 25m, ces peintures antifouling restent autorisées par dérogation. Ils rappellent que les organostanneux (dérivés de l'étain) ont été jugés responsables dans les années 1975 à 1982, de l'empoisonnement de la flore et de la faune atlantiques, et de la destruction des parcs ostréicoles du bassin d'Arcachon. Et de citer qu'un pétrolier de 125 000T nécessite 65T de PAF ! A rapporter MY 4000T…

Le MO voudra bien chiffrer le volume de PAF nécessaire à un entretien complet de MY et confirmer ou non si ces peintures sont à base d'étain, de dérivés, de cuivre, de TBE ou autres…

Réponses du Maître d'ouvrage

LCS tient à rappeler que la comparaison entre des pétroliers et des yachts de plaisance n'a aucune validité tant il s'agit de navires et d'industries totalement différents. Pour rappel, ces navires diffèrent également par leur mode de propulsion, le carburant utilisé etc.

Au surplus, les observations des requérants qui se fondent sur des problèmes sanitaires survenus il y a une quarantaine d'années sont largement anachroniques et dénotent une ignorance des évolutions importantes de la réglementation internationale survenue entre-temps, et notamment au tournant des années 2000.

Cela étant rappelé, voici la réponse apportée par LCS.

Réglementation applicable

Au niveau international, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adapté le 5 octobre 2001, la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, entrée en vigueur le 17 septembre 2008. La Convention interdit les organostanniques nuisibles dans les peintures antisalissure utilisées sur les navires et établit un mécanisme visant à prévenir l'utilisation éventuelle de systèmes antisalissure contenant d'autres substances nocives. Les Parties à la Convention AFS s'engagent à interdire et/ou limiter l'emploi de systèmes antisalissure nuisibles sur les navires battant leur pavillon, ainsi que sur les navires qui ne battent pas leur pavillon mais qui sont exploités sous leur autorité, et sur tous les autres navires qui entrent dans leurs ports, leurs chantiers navals ou les terminaux au large de leurs territoires.

Depuis 1998 et la mise en place de la directive Biocide, l'Europe a commencé à encadrer leur usage, en bannissant les substances les plus dangereuses (interdiction du tributylétain -TBT en 2003), puis en réglementant les aires de carénage. La Directive s'est transformée en Règlement européen. Il a pour objectif de répertorier toutes les substances, contrôler leur utilisation, protéger le consommateur et limiter les effets sur l'environnement (Règlement européen UE 528/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012, dit « Règlement des produits biocides ») .

Dans ce règlement, les substances actives sont classées en fonction de leur type d'utilisation : hygiène humaine, produits de protection du bois, insecticides, taxidermie... Les substances destinées aux antifoulings (type de produit 21) représentent une douzaine de molécules répertoriées, ayant subi des études éco-toxicologiques et d'impact environnemental, évaluant le rapport bénéfice/risque . Entrée en vigueur au 1 janvier 2018, cette liste de biocides autorisés par la communauté européenne passe de 25 à 10, dans le but de limiter encore plus les impacts environnementaux. De plus, la réglementation admet désormais deux niveaux de toxicité différents pour les applicateurs professionnels et particuliers.

Pour les peintures antifouling, l'UE a évalué douze substances actives (ou biocides) proposées par les fabricants. Ainsi, seuls 10 biocides poursuivent le processus de qualification auprès des autorités de régulation européenne à la suite de la régulation EC n° 4051/2007 qui reprend très largement la régulation EC n° 2032/2003 (Tableau 12). Parmi les dix, trois sont réservés à une application exclusivement par un professionnel, (le pyrithione de cuivre, le tralopyril et le DCOIT). Compte tenu des effets indésirables pour l'homme, l'un d'eux a été éliminée (la cybutrine), un dernier reste en cours d'évaluation (le zinc pyrithione). Le cuivre est un biocide autorisé pour 10 ans dans les peintures antifouling.

Aujourd'hui chaque producteur de peinture antifouling doit déclarer ses produits auprès des autorités. Ces entreprises doivent dorénavant présenter leurs formules et leurs études d'impact afin d'obtenir une autorisation de mise sur le marché (AMM) en France et en Europe.

Les peintures utilisées correspondent aux normes en vigueur et ne contiennent pas de TBT, donc d'étain et ses dérivés, ni de TBE donc, comme le confirme les certificats utilisés par les opérateurs, notamment ceux mis en annexe : Hempel's Antifouling Globic 9000 ; Boero Magellan 630 Extra International Paint Limited Micron 350, Ultra 300 et Uni-Pro 250.

Quantité d'antifouling pour un MY

Pour un MY de 90m, la zone sous-marine mesure 1500m2. Il faut compter 350 litres de peinture pour deux couches d'antifouling

La densité de l'antifouling est de 1 ;' soit un poids de 490 kg

Le Commissaire enquêteur

Le MO a répondu techniquement, rappelant la réglementation applicable de nos jours concernant les PAF
L'inquiétude des requérants était légitime eu égard le vécu du passé ; ces précisions sont donc de nature à les rassurer, n'ayant pas forcément suivi les évolutions positives de ces produits utilisés en refit et encadrés désormais par la règlementation européenne.
Soumis à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services.

76. Le trafic routier en Centre Ville

Les phases travaux et exploitation vont engendrer une convergence de véhicules de chantier et utilitaires au travers du peu de rues menant aux CN, engendrant ainsi pour les riverains un surcroit de trafic routier en plein centre-ville, une pollution accrue (sonore et atmosphérique) et des encombrements sont à prévoir surtout à partir du printemps jusqu'à l'automne où de nombreux touristes et vacanciers viennent se promener au Port vieux.

Le MO s'est il rapproché de la mairie et de la métropole compétente en matière de voirie, pour étudier les accès aux divers chantiers ? Un plan de circulation sera-t-il mis en œuvre ? Des restrictions de circulation seront-elles imposées ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Tout d'abord il convient de préciser qu'après attribution des marchés de travaux, les flux de circulation prévisionnels en phase chantier sont finalement très inférieurs à ceux présentés dans l'étude d'impact, grâce aux optimisations rendues possibles par la procédure du conception -réalisation. Le volume de matériaux à évacuer est désormais de l'ordre de 3000m3 au lieu de 16000m3, soit une réduction de 500% du trafic routier afférent.

Les plans de circulation ont été réalisés en concertation avec les services techniques concernés. La Ville de La Ciotat s'est engagée à dédier les moyens humains et techniques (police, service technique, ...) nécessaire pour rendre ce plan opérationnel

Comme c'est déjà le cas pour des cas similaires, des restrictions pourront être mises en place en fonction des phases de travaux.

Le Commissaire enquêteur

L'estimation par le MO du volume des matériaux à évacuer vient d'être revu à la baisse, par rapport à l'étude d'impact présentée au public, réduisant par conséquent de 5 fois ce volume et entrainant de facto une réduction de 500% du trafic routier induit.
C'est une bonne nouvelle pour l'environnement mais aussi pour les ciotadens et tous les visiteurs ou touristes fréquentant le centre-ville.
Le CE prend acte des contacts de LCS noués avec les services de la ville, sensibilisés sur des moyens accrus à mettre en place pour fluidifier le trafic en phase travaux, en particulier l'été.

77. La plus belle Baie du Monde…

Cette qualification acquise au printemps 2019 revient souvent dans les propos des personnes rencontrées, soucieuses de la préservation des sites et des beaux paysages. Bien que déjà dénaturée par les portiques et grues du siècle passé qui subsisteront, le gigantisme des mégayachts pour milliardaires mouillant dans la Baie ou perchés sur la future Plateforme crispent certains …

Le dossier d'enquête ne comporte que des photos aériennes avec des positionnements de bateaux sur rails, ne permettant pas de se rendre compte de la future vision des Chantiers réparant les MY à longueur d'année.

Le MO voudra bien faire réaliser des photos montages et à l'échelle, de la plateforme fonctionnant à plein régime (5-7 MY dont quelques-uns sous cocon en diversifiant ceux avec mâts et sans)) et du Port à sec à partir de 3 points :
- Vue par un piéton positionné sur le quai hauteur de la Mairie regardant les Chantiers
- Vue du même piéton regardant les Chantiers à partir de la pointe du Môle
- Vue d'un touriste sur les plages de La Ciotat, regardant les Chantiers.

Réponse du Maître d'ouvrage

Des vues correspondantes sont jointes en annexe et démontrent l'insertion urbaine harmonieuse du nouvel équipement, dont la réalisation a par ailleurs reçu un avis conforme du service départemental de l'architecture et du patrimoine. A toutes fins utiles, LCS joint également dans la même annexe une vue des chantiers prise en 1982 qui relativise singulièrement le « gigantisme » supposé des navires qui seront accueillis sur la plateforme 4300t.

LCS souhaite par ailleurs revenir sur l'observation rapportée par le Commissaire enquêteur selon laquelle la baie se trouverait « *dénaturée par les portiques et grues du siècle passé qui subsisteront* ». Cet argument va en effet à l'encontre même de la charte des plus belles baies du monde, à laquelle La Ciotat a adhéré dont une copie est jointe en annexe. Parmi les conditions essentielles de l'adhésion à cette charte, dont le sous-titre est « Preserve to Develop » (préserver pour développer), on retrouve en effet le fait que la baie concernée soit le siège d'activités économiques, et que ces dernières disposent d'un potentiel de développement. Bien loin d'être en opposition avec le statut de « Plus belle baie du monde », l'existence du chantier naval de la Ciotat et de ses équipements ainsi que le projet de nouvelle plateforme 4300t lui-même font donc partie intégrante de ce statut.

Le Commissaire enquêteur

Le MO a bien voulu réaliser des photomontages comme demandé. Ils sont joints en annexe du présent rapport. Le but était que le lecteur puisse se rendre compte de l'impact visuel en différents endroits du port et de la Baie, suite à des observations formulées pendant l'enquête sur le paysage dénaturé par les MY en refit sur le CN. Le lecteur rapport pourra ainsi se forger sa propre opinion sur le sujet : c'est évidemment une appréciation qui reste subjective. Par ailleurs le CE prend acte de l'avis conforme du service départemental de l'architecture et du patrimoine prescrivant dans le cadre du permis d'aménager le maintien des grues métalliques existantes qu'elles soient utilisées ou non (Cf avis ABF du 19/09/19), et qui ont été intégrées lors de l'adhésion à la Charte des plus belles Baies du monde.

78. Le contrôle des mesures environnementales annoncées

Un point important concerne le contrôle.
En effet le MO s'est engagé sur de nombreux points avant enquête pour satisfaire les exigences environnementales devant entourer ce projet, et a ainsi complété sa demande initiale par plusieurs mesures suite aux prescriptions des services de l'État,
D'autres mesures seront peut-être encore nécessaires à prendre à l'issue de l'enquête.
Se pose alors la question du contrôle.

Comment le MO peut-il rassurer le public et tout particulièrement les associations de défense de l'environnement, sur le contrôle à exercer de toutes ces mesures environnementales qu'il entend mettre en œuvre et surtout par qui et avec quels moyens sachant que c'est du long terme tant en phase travaux qu'en exploitation. ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Assistance à la maîtrise d'ouvrage pour le suivi environnemental

LCS s'est fixé des objectifs ambitieux pour la maîtrise environnementale de son chantier. Pour ce faire, il fera appel à un prestataire spécialisé pour l'assister dans le suivi environnemental du chantier. Il aura pour missions :

- l'assistance générale du maître d'ouvrage pour les questions environnementales tout au long du projet ;
- l'assistance, de suivi et de contrôle en phase travaux ;
- et le contrôle et d'assistance générale en phase réception.

L'assistance comprend les tâches suivantes :

- Assistance au maitre d'œuvre (MOE) pour l'analyse des Plans Assurance Environnement (PAE) des entreprises du groupement ;
- Assistance auprès des entreprises, en lien avec le coordinateur environnement des entreprises, pour assurer la formation et sensibilisation des entreprises vis-à-vis des risques et contraintes environnementales ;
- Accompagnement des entreprises pour la réalisation de dossiers de déclaration / autorisation concernant des installations de chantier, travaux ou activités (régime des ICPE par exemple) ;
- Coordination et suivi du respect du PAE : suivi des contrôles internes et externes ;
- Coordination des mesures de suivi et interprétation de leurs résultats ;
- Analyse des fiches de non-conformité et propositions d'adaptations en cas de dérives, suivi de l'application des mesures correctrices ;
- Évaluation de la pertinence des mesures correctives et préventives mises en œuvre, propositions d'adaptation ;
- Établissement des tableaux de bord de suivi sur la base de la synthèse de l'ensemble des indicateurs ; interprétation de ces indicateurs ; diffusion auprès des services de l'État ;
- Animation et coordination des interventions pour l'environnement ;
- Établissement des cahiers des charges techniques pour la consultation de prestataires spécialisés pour

certains suivis environnementaux ;

- Alerte et information aux MOA et MOE des dysfonctionnements et dérives / suivi des obligations règlementaires et obligations des PAE ;
- Tenue du registre journal de coordination environnementale ;
- Assistance au MOA pour les relations avec les riverains, comités d'intérêt de quartiers ou de commerçants.

Le Commissaire enquêteur

Cette information fournie par le MO à l'issue de l'enquête est d'une importance capitale pour le contrôle de toutes les mesures environnementales prises et chiffrées par LCS à hauteur de 5 M€.
Le CE prend acte de la mise en place de ce contrôle qui sera sous traité par la SPL à un prestataire spécialisé. Il demandera en sus à l'autorité administrative un « Comité de Suivi Environnemental » indépendant composé des services de l'Etat et des acteurs départementaux et locaux.

79. Questions diverses demandant réponses

91. ***Concernant les résidus de décapage, il est indiqué qu'ils seront évacués par des entreprises spécialisées, sans préciser quel sera le matériel utilisé (balayage, aspiration, lavage, épuration ou autre …) pour éliminer l'ensemble des déchets.***

Réponse du Maître d'ouvrage

La méthodologie de récupération des résidus de décapage est la suivante :

• Ramassage avec pelles et balais pour mise en « big-bag ». Evacuation par transporteur agrée pour ce type de déchets dangereux (présence de peinture) création d'un BSD (bordereaux de suivi de déchets) et mise en filière de destruction agréé

ou

• Aspiration au sol par des moyens mécanique, mise en « Big-Bag » ou bennes. Evacuation par transporteur agrée pour ce type de déchets dangereux (présence de peinture) création d'un BSD (bordereaux de suivi de déchets) et mise en filière de destruction agrée,

Le Commissaire enquêteur

Le MO a répondu techniquement
Soumis à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services

92. ***Concernant la préservation de l'herbier de posidonie, quelles seront les instructions données aux MY pour le mouillage.***

Réponse du Maître d'ouvrage

Rappel des conditions de mouillage

Il faut répéter que les mouillages forains dans la baie des grands navires clients des chantiers sont et demeureront très marginaux. En effet, compte tenu du coût des navires (plusieurs millions d'euros) et des exigences très élevées de la clientèle, la programmation des interventions sur le chantier est extrêmement cadrée, en limitant les attentes éventuelles. En d'autres termes, dès le contrat de maintenance signé, le chantier fixe un rendez-vous précis au navire pour son levage par l'ascenseur, dès son arrivée dans la darse. Au cas où l'une des places de stationnement à sec serait indisponible (retard pris sur un navire en cours de maintenance), le nouvel arrivant sera amarré le long des quais dont les linéaires sont largement suffisants pour permettre le stationnement d'un grand navire.

Instructions

Dans le contrat de maintenance, une annexe fournira les **instructions destinées aux capitaines des navires pour prendre un éventuel mouillage dans la baie** : Cadre réglementaire :

- l'Arrêté Préfectoral n°155/2016, réglementant le mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée
- l'Arrêté Préfectoral n°123/2019, fixant le cadre général du mouillage et de l'arrêt des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée
- Instructions locales émises par la capitainerie du port de la Ciotat (chenal d'accès au port, vitesse maximale autorisée),
- Présence obligatoire à bord d'un pilote du service du pilotage de Marseille pour pouvoir entrer dans la baie de La Ciotat (yachts supérieurs à 80 m),

- Plan de la baie avec cartographie des zones sensibles (herbiers de posidonies) et des deux secteurs autorisés pour le mouillage d'attente (figure 8),
- Coordonnées GPS des coffres des deux lignes de mouillage qui seront spécialement aménagés pour les grands navires dans ces zones autorisées,
- Communication du lien de l'application « DONIA » : https://donia.fr/

Le Commissaire enquêteur

Réponse satisfaisante du MO qui donne toutes les précisions sur les modalités qui seront à appliquer par les capitaines de navire.

La préservation de l'herbier de posidonie aux lieux de mouillage est bien prise en compte et semble ainsi être assurée.

93. ***Il est prévu le dragage de 16 000 m3 de sédiments et des terrassements de quais de 15 000 m2. Quelles précautions seront prises pour éviter la suspension des polluants contenus , la formation d'un panache turbide ?***
Où se fera l'évacuation des matériaux dragués ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Tout d'abord nous rectifions une erreur qui s'est glissée dans la question. Le volume de sédiments dragués n'est pas de 16000 m3 : Il était de 8000m3 dans le dossier de l'EI (deux fois moins que ce qui est indiqué dans la demande) et les optimisations dans le cadre des marchés de conception-réalisation ont ensuite permis de réduire de chiffre à 4000m3 seulement (4 fois moins que ce qui est indiqué dans la demande).

Contrôle du panache turbide

Les modalités de contrôle du panache turbide provoqué par l'utilisation des engins de dragage, sont décrites en détail dans l'étude d'impact (pages 256 à 261). Pour rappel, les mesures de réduction suivantes sont prévues

- utilisation d'une benne environnementale ;
- confinement de l'atelier de dragage avec un rideau géotextile anti-turbidité avec simulation du panache turbide pour vérifier son efficacité ;
- mise en place d'un double rideau à bulles à l'entrée du port (confinement des particules en suspension et protection contre le bruit sous-marin) ;
- écran anti-turbidité pour chaque petite zone d'herbier de posidonie situé au pied du môle Bérouard

Évacuation et destination des matériaux de dragage

L'AP estime le volume des sédiments marins à extraire à 4000 m. Avant dragage, des investigations complémentaires sur les sédiments en place à draguer seront menés afin d'affiner la connaissance de leur qualité chimique et physique :

- Programmes de carottages avec analyses des sédiments par tranche de hauteur,
- Tests d'écotoxicité complémentaires,
- Test HP4 complémentaires,
- Tests de lixiviation complémentaires.

Les matériaux dragués seront évacués par voie maritime pour être ensuite traités dans un centre agréé (Fos sur mer ou La Seyne sur mer).

Le Commissaire enquêteur

Il est pris acte de l'erreur sur le volume de sédiments dragués qui est effectivement de moitié dans le dossier (*L'association UCL dans son courrier LLC3 avait mentionné ce chiffre de 16000m3)*. Par ailleurs le MO apporte les informations demandées sur les lieux de leur évacuation qui seront les centres de traitement agréés de Fos / Mer(13) et de La Seyne/ Mer (83)
Les précautions techniques prises sont soumises à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services.

94. ***Le déroctage sera exécuté en partie avec des explosifs. Quelles précautions seront prises pour éviter l'effet néfaste de l'onde de choc sur la faune marine ?***

Réponse du Maître d'ouvrage

Les précautions sont de plusieurs natures : Elles portent d'abord sur le choix des explosifs et leur mise en œuvre, et ensuite sur la mise en place de dispositifs de protection de la propagation de l'onde sonore, avec une attention et un suivi particulier concernant les cétacés. Il est aussi rappelé que cette utilisation d'explosifs a par ailleurs été validée et encadrée par la Grande Commission nautique, de sorte qu'elle n'implique pas de danger pour les personnes et soit compatible avec l'accès au port.

Choix des explosifs et leur mise en œuvre

- Sélection de produits explosifs minimisant les vibrations (vitesses particulaires), comme des explosifs à faible vitesse de détonation (cf. tableau 16),[11]
- Mise en œuvre d'un minage confiné : le trou de forage dans lequel est placé le matériau explosif, est recouvert d'un matériau inerte, tel que de la roche concassée. Des expérimentations ont montré que la force de l'onde de pression libérée diminuait de plus de 90 % la puissance de l'explosion pied par rapport à un dynamitage non confiné ayant la même charge.
- Utilisation de détonateurs fond de trou avec micro-retard (décalage de 25 microsecondes) et bi-détonation lorsque la vibration résultante doit être diminuée[12],
- Pas plus de deux explosions par jour,
- Tir limité à la période diurne (2 heures après le lever du soleil à 1 heure avant le coucher du soleil).
- Mesures des pressions acoustiques lors des tirs de mine.
- Zone de minage maritime recouvert d'un remblai d'atténuation

Mesures de réduction à la source par utilisation de rideaux à bulles

Un double rideau à bulles sera mis en place à l'entrée du port. Il aura la double fonction de protection contre le bruit sous-marin et de confinement des particules en suspension. Un rideau de bulles, placé au sein d'un milieu liquide, a la capacité de diminuer les effets d'une explosion sous- arine sur les structures et l'écosystème marin. Grandjean et al. ont modélisé les mécanismes mis en jeu dans le processus d'atténuation d'une onde de choc par un rideau de bulles, afin d'en optimiser l'efficacité. Le modèle considère le comportement d'un milieu diphasique liquide-bulles, prenant en compte le comportement dynamique des bulles. En synthèse, les rideaux de bulles sont capables de permettre une atténuation importante du signal d'une onde de choc sous-marine, aussi bien vis-à-vis de l'énergie véhiculée par l'onde que de l'amplitude du signal., comme démontré par les études acoustiques présentées dans l'étude d'impact.

Mesures de prévention concernant la faune marine et notamment les mammifères marins

Préalablement aux opérations de minage, une détection des mammifères marins dans la baie de La Ciotat sera mise en œuvre. Son but est d'éviter que des individus soient trop proches lors de la mise à feu, ce qui pourrait entraîner des dommages physiologiques graves. Elle sera basée sur trois méthodes complémentaires :

- la présence d'observateurs embarqués,
- l'utilisation de signaux acoustiques répulsifs.

Détection des mammifères marins par des observateurs embarqués

Les observateurs embarqués sur deux bateaux ont pour rôle de détecter la présence des animaux lorsqu'ils sont en surface. Ces observations seront conduites au moins 1 h avant, pendant et 30 mn après chaque tir de mine.

Répulsif acoustique

Enfin, il est possible d'utiliser des dispositifs acoustiques qui émettent des sons répulsifs pour les mammifères marins. Leur activation au moins une heure avant le démarrage de la mise à feu induit un départ des cétacés de la zone potentiellement dommageable.

Dimensionnement du dispositif de détection des mammifères marins

Le dispositif de détection sera dimensionné à la suite de la réalisation d'une étude préliminaire de propagation acoustique. En effet, les quais et digues qui bordent le port de La Ciotat devraient modifier la propagation des ondes de choc de l'explosion. Ainsi, les distances à surveiller seront à préciser en cas de phénomènes de résonance. Cette étude se basera sur la géométrie des lieux (bathymétrie, emplacement des digues et des quais, facteurs de réflexion des ondes par les divers obstacles). De ces résultats découleront le nombre et l'emplacement des points d'observations et d'écoute sous-marine permettant la détection optimale des mammifères marins. Le dispositif global sera adapté à la configuration de la baie de la Ciotat et permettra :

- de détecter les cétacés et en surface ;
- d'identifier les cétacés lorsqu'ils émettent des signaux en plongée ;
- de limiter la présence des cétacés en émettant des signaux répulsifs avant le début des opérations.

Le risque de présence de mammifères marins à proximité immédiate du lieu des explosions est ainsi limité à son strict minimum.

Le Commissaire enquêteur

Descriptif des dispositions prises particulièrement complet et soumis à l'appréciation de l'autorité administrative et de ses services.

95. ***Le courant marin de Ligure passant au large de la Baie d'est en ouest poussera les polluants (comme actuellement) vers les plages. En a-t-il été tenu compte dans les études ?***

Réponse du Maître d'ouvrage

Le courant de Ligure n'est qu'une des composantes, parmi d'autres, du régime des courants de la baie, lequel doit s'apprécier dans sa globalité. C'est ce régime résultant qui fonde les modèles réalisés dans le cadre de l'étude. Le schéma de circulation des courants, pour différentes situations océano-météorologiques, est décrit dans l'étude d'impact (pages 104 à 106), ainsi que dans l'étude de modélisation des rejets thermiques. Dans cette dernière étude, le maillage du modèle couvre une superficie de près de 16 km2 (Figure 14).

Le Commissaire enquêteur

Pris acte. Les requérants pourront s'y référer.

96. ***En cas de montée des eaux importantes, quels sont les bassins de rétention prévus et leur localisation ?***

Réponse du Maître d'ouvrage

Hausse du niveau de la mer Méditerranée

La hausse du niveau des mers du globe est principalement liée à l'effet de dilatation des océans résultant de l'augmentation de la température de l'eau qui est observée depuis des décennies en Méditerranée. Aux îles Mèdes en Catalogne, par exemple, la température de l'eau gagne + 0,04°C par an depuis les années 1970. Grâce aux progrès instrumentaux, les scientifiques constatent également un réchauffement de l'eau profonde (+ 0,001°C par an). L'élévation du niveau moyen de la mer Méditerranée, ces trente dernières années à Marseille, est d'environ 2,6 mm par an.

Toutes les simulations mettent en évidence des changements importants et rapides de la circulation thermohaline des deux bassins méditerranéens (oriental et occidental). Celle-ci deviendrait plus faible, avec une modification de la source d'eau profonde la plus dense en mer Égée, un phénomène appelé *Eastern Mediterranean Transient* qui est actuellement exceptionnel. Des modifications notables au niveau des courants de surface et de la dilatation d'origine thermique de la mer sont également détectées.

L'effet de dilatation thermique seul contribuerait à une hausse du niveau de la mer Méditerranée, comprise entre 45 et 60 cm à la fin du XXI^{ème} siècle. Cet effet combiné aux différentes causes d'élévation du niveau global des océans, en premier lieu la fonte des calottes glaciaires, ferait monter le niveau de la mer Méditerranée d'environ 80 cm, ce qui correspondrait à la fourchette haute des projections climatiques du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). En 2019, dans le rapport consacré aux océans et à la cryosphère, les experts du GIEC ont revu à la hausse leurs projections pour la fin du siècle : si les émissions continuent d'augmenter de manière très forte (le pire des scénarios), le niveau de la mer pourrait monter de 1,10 m d'ici 2100.

Conséquences pour le projet

La plateforme étant calée à la cote + 4 m NGF, il subsiste une marge d'environ 3,20 m par rapport à un niveau prévisionnel de la mer à 1,10 m ZH en 2100 (0 m NGF = + 0,33 m ZH). Il n'y a donc pas besoin de bassin de rétention relatif à ce phénomène.

Le Commissaire enquêteur

Ces précisions scientifiques apportées par le MO et pour partie, compréhensibles du public concluent à l'inutilité d'ériger des bassins de rétention sur le site de la plateforme.
Soumis à l'appréciation de l'autorité administrative après consultation du service spécialisé de la DDTM13.

CHAPITRE 8

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Il a été rendu compte dans le présent Rapport du commissaire enquêteur :

- de l'exposé de la mission
- de la publicité de l'enquête
- de la constitution du dossier de l'enquête
- du déroulement de l'enquête
- des observations recueillies pendant l'enquête et de la réponse du Maître d'Ouvrage au PV de synthèse
- de l'analyse des avis ou commentaires du commissaire enquêteur

La commissaire enquêteur au terme de son enquête:

- **Vu** les articles L123.1 à L 123-18 et R123.1 à R123-27 du Code de l'Environnement relatifs aux enquêtes publiques comportant des opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- **Vu** les articles L 121-18 et R 121-25 du Code de l'Environnement relatifs à la déclaration d'intention de LCS
- **Vu** l'article 181-1 du Code de l'environnement relatif à la demande d'autorisation environnementale présentée par LCS.
- **Vu** l'arrêté inter-préfectoral des Bouches du Rhône et du Var, en date du 20 novembre 2019,
- **Vu** la désignation du commissaire enquêteur par les Tribunaux Administratifs de Marseille et Toulon datée du 23 octobre 2019
- **Vu** les avis au public par voie de presse et l'accomplissement des formalités d'affichage effectués réglementairement
- **Vu** le dossier d'enquête publique réglementairement constitué, portant sur le Projet de création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals de La Ciotat,
- **Vu** les observations et requêtes formulées par le public et les instances sollicitées en amont par le Préfet des Bouches du Rhône, et consignées dans les deux registres d'enquête et sur l'adresse mail dédiée de la Préfecture des Bouches du Rhône
- **Vu** les entretiens du public avec le commissaire enquêteur pendant ses 10 permanences en mairie
- **Vu** les avis favorables des conseils municipaux de La Ciotat et de Saint Cyr sur Mer

- **Vu** le procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur notifié au Maître d'Ouvrage le 23 janvier 2020, inclus dans le rapport,
- **Vu** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 7 février 2020, inclus dans le présent rapport,

- ✓ ***Considérant*** que le dossier constitué présenté au public donne une vision globale de tous les enjeux environnementaux du Projet

- ✓ ***Considérant*** que le dossier d'enquête mis à la disposition du public est conforme et très documenté avec des données scientifiques de haut niveau, mais fort heureusement complété d'une note de présentation non technique, compréhensible et accessible à la lecture d'un public non averti.

- ✓ ***Considérant*** que l'information du public a été réglementairement effectuée, notamment par voie de presse, par les deux mairies concernées et par l'affichage multi sites de l'avis d'enquête opéré par le Maître d'Ouvrage. Force étant de constater que le public ne s'est cependant pas déplacé en grand nombre pour un projet qui aurait mérité de recueillir un maximum d'avis vu l'importance du projet dans ce site géographique et historique exceptionnel aux confins de deux parcs maritimes du Parc National des Calanques et de Natura 2000.

- ✓ ***Considérant*** qu'un nombre significatif de personnes a pu exprimer son avis et déposer ses requêtes sur le Projet, permettant ainsi au commissaire enquêteur de dégager des centres de préoccupation ou d'inquiétude au regard de la question environnementale

- ✓ ***Considérant*** que l'enquête publique a permis de dégager des préoccupations environnementales majeures et bien identifiées

- ▪ ***Constatant*** que le Maître d'Ouvrage a bien intégré l'objet de l'enquête publique et le fait que le commissaire enquêteur n'avait pas à se prononcer sur l'opportunité ou non du projet, mais bien de recueillir les observations et/ou les propositions du public sur la question environnementale par rapport à la Loi sur l'Eau et d'en faire rapport.

- ▪ ***Constatant*** que le Maître d'Ouvrage a fourni en retour un réel travail d'explication très argumentée dans ses deux Mémoires en Réponse (à la MRAe et au CE) aux principales requêtes déposées, permettant ainsi à l'autorité administrative et au public d'y puiser les informations nécessaires complémentaires. Et pour certaines, de rassurer et de lever des inquiétudes légitimes quant à la santé humaine, ou à la préservation de l'environnement.

Ceci exposé, le commissaire enquêteur émet un :

AVIS FAVORABLE

à la délivrance de l'autorisation environnementale
pour le projet de création d'une plateforme de réparation navale pour méga-yachts sur les chantiers navals
de La Ciotat

ASSORTI DE TROIS FORTES RECOMMANDATIONS

Première Recommandation : Avis du CODERST

Compte tenu de la masse de données techniques fournies au cours de cette enquête dans les mémoires successifs du maître d'ouvrage répondant à toutes les questions environnementales soulevées par les services de l'Etat, par le Parc National des Calanques et par le public, le commissaire enquêteur recommande fortement de solliciter pour avis, dans le cadre de la Loi sur l'Eau et en dernière instance, le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques.

Après analyse scientifique de ses propres experts, le **CODERST** pourra se prononcer sur le projet LCS, ainsi que le prévoit l'arrêté préfectoral des Bouches du Rhône du 5 juillet 2018, en matière de ***« …qualité de l'air et de l'atmosphère, de la police de l'eau et des milieux aquatiques, de polices administratives spéciales liées à l'eau, …d'eaux de baignade, …, de risques sanitaires liés à l'habitat et de lutte contre les moustiques ».***

Cet avis du CODERST est de nature à valider en toute indépendance le bien fondé des données techniques abondantes et chiffrées, fournies par les cabinets d'étude et les experts commandités par le Maître d'Ouvrage.

Les risques environnementaux n'ayant pas de frontière dans l'eau de mer comme dans les airs, il serait bien que les CODERST des Bouches du Rhône et du Var soient missionnés ensemble.

Seconde Recommandation : Comité de suivi environnemental

Le Maître d'ouvrage s'est fortement engagé pour la protection de l'environnement que ce soit dans l'étude d'impact ou dans ses deux Mémoires en réponse. Ce sont plusieurs dizaines de mesures à prendre soit en phase travaux, soit en phase exploitation qu'il a lui-même chiffrées à 5 M€ avant enquête et probablement plus après la clôture de cette dernière..

Le Parc National des Calanques préconise d'évaluer l'efficacité de certaines mesures en phase travaux et de recevoir un compte rendu annuel de LCS ; le Maître d'Ouvrage par voie de presse envisage quant à lui le recrutement d'un expert en environnement pour la phase travaux et la mise en place d'un comité de suivi avec au moins un point de situation annuel.

S'agissant d'un site exceptionnel, de renommée mondiale, à la convergence de deux espaces maritimes hyper protégés (Parc National des Calanques et territoire marin de Natura 2000), le commissaire enquêteur recommande fortement la **mise en place** effective d'un « **Comité de suivi environnemental** » sous l'autorité indépendante de l'Etat (DREAL ou DDTM) avec une composition très large : ses propres services concernés, le PNC appuyé de son conseil scientifique, LCS et ses propres experts, les communes de La Ciotat et de St Cyr/Mer, et en y conviant les associations de défense de l'Environnement départementales et agrées de la Baie de la Ciotat.

Ce comité devrait être particulièrement actif pendant les deux années de travaux où les risques environnementaux sur la faune et la flore apparaissent comme particulièrement sensibles. Il aura à charge d'informer objectivement les riverains mais aussi la population des deux communes, comme les nombreux touristes qui fréquentent la Baie.

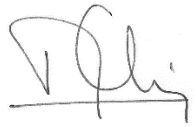
Troisième Recommandation : Plan d'Intervention SDIS 13

En rapport avec le risque incendie et surtout en phase exploitation (incluant la première plateforme de 2000T), avec la présence en manœuvre, en mouillage, sur les ascenseurs ou sur les plateformes, de méga-yachts venant ou étant en réparation/refit, le commissaire enquêteur recommande fortement de profiter de ces années de travaux pour demander au Directeur du SDIS 13 de concevoir un plan élaboré d'intervention particulièrement ciblé sur les risques de feux de navire ou des ICPE travaillant sur site. Il en va de la protection sanitaire (toxicité de fumées) des riverains dont les plus proches sont à moins de 200m du site industriel situé en plein cœur de ville.

Seul le SDIS 13 apparait être concerné mais peut être que le SDIS 83 pourrait l'être aussi en tant que de besoin.

Fait et clos à Marseille, le 14 février 2020

Alain CHOPIN
Commissaire enquêteur



INVENTAIRE DES 20 PIECES VERSEES AU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

(remises en un seul exemplaire à la Préfecture des Bouches du Rhône – disponibles en préfecture)

N°	Description des pièces	Cotation
1	Désignation du commissaire enquêteur par les Présidents des TA de Marseille et de Toulon (1p)	TA/MT
2	Arrêté interpréfectoral des Préfets des Bouches du Rhône et du Var du 20 novembre 2019 (6p)	AR PREF
3	Avis d'Enquête Publique du 29 janvier 2019 (2p)	AVIS PREF
4	Dossier complet du Projet LCS présenté au public	
5	Copies des avis d'enquête parus dans La Provence, La Marseillaise et Var Matin (8p)	PUBLI
6	Copie du constat d'huissier de l'affichage à La Ciotat (26p)	CONST/LC
7	Copie du constat d'huissier de l'affichage à Saint Cyr / Mer (3p)	CONST/SC
8	Registre d'enquête publique Mairie de La Ciotat avec 5 courriers annexés	REG/LC
9	Registre d'enquête publique Mairie de St Cyr / Mer avec 5 courriers annexés	REG/SC
10	Edition des courriels reçus à l'adresse dédiée en Préfecture BdR (162p)	COUR/PREF
11	Copie déliberation conseil municipal de La Ciotat	CM/LC
12	Copie déliberation conseil municipal de Saint Cyr / Mer daté du 17 décembre 2019 (3p)	CM/SC
13	Certificat affichage de la Mairie de La Ciotat du 16 janvier 2020 (1p)	CERTI/LC
14	Certificat affichage de la Mairie de ST Cyr / Mer du 16 janvier 2020 (1p)	CERTI/SC
15	Articles de presse parus pendant l'enquête (24p)	PRESSE
16	Original PV de synthèse de la commission d'enquête, daté du 28 janvier 2020 (8p)	PVS
17	Second Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage, daté du 7 février 2020 (60p)	MREP2/MO
18	Second Avis de l'ARS daté du 30 septembre 2019 (1p)	AVIS 2 / ARS
19	Compte rendu Réunion Centre secours incendie La Ciotat-Ceyreste avec LCS du 30 janvier 2020 (2p)	CS 1
20	Avis Chef Centre de secours incendie transmis au Maire de La Ciotat daté du 7 février 2020 (2p)	CS 2