

MARIBAY

REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES



NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE

III. NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE

Cette note de présentation non technique est requise par l'article R.181-13, 8ème alinéa, du Code de l'Environnement, dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale.

Elle a pour objectif de présenter le dossier de demande d'autorisation environnementale de façon synthétique afin de le rendre plus accessible au public et de faciliter sa consultation dans le cadre de l'enquête publique.

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que ce document constitue une présentation et une synthèse du dossier de demande d'autorisation environnementale auquel il convient de se référer pour répondre à toute question particulière.

La note de présentation non technique aborde les points essentiels qui permettent de comprendre la motivation de la demande, son cadre réglementaire, la nature du projet et ses impacts sur l'environnement.

1. Présentation de la demande

1.1. Contexte

Le projet de réaménagement et de mise en sécurité du plan d'eau du port de Marina Baie des Anges s'inscrit dans le programme d'aménagement du port de plaisance de Marina Baie des Anges. Ce programme vise à remodeler le port, à augmenter ses niveaux de services et sa sécurité, sans augmenter sa capacité.

Le programme d'aménagement proposé pour le port de Marina Baie des Anges est le fruit d'un croisement entre les avis des Villeneuvois, recueillis via une démarche de concertation en ligne, et les réflexions du groupe d'experts formé par Eiffage Concessions. Il consiste en une formulation des intentions architecturales, urbanistiques et paysagères envisagées, puis en une présentation plus détaillée des programmes d'aménagement, d'amélioration, de gros entretien et de renouvellement développés par les acteurs mêlés à la réflexion.

1.2. Cadrage réglementaire

1.2.1. Au titre des articles L214-1 à 6 du Code de l'Environnement (Loi sur l'Eau)

Les travaux d'aménagement du bassin portuaire de Marina Baie des Anges sont soumis à l'application des articles L.214-1 à L214-6 du Code de l'Environnement. La partie réglementaire du code (R.214-1 à 6) précise la nomenclature des ouvrages, installations, travaux et activités soumis à autorisation ou déclaration.

Le projet entre dans différentes rubriques données en bleu dans le tableau suivant (Tableau IV).

Tableau VI : Rubrique, nomenclature et procédure applicables au projet

Rubrique	Nomenclature	Procédure
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau	Déclaration
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant :	
	1° Supérieur ou égal à 200 000 m ³ / an	Autorisation
	2° Supérieur à 10 000 m ³ / an mais inférieur à 200 000 m ³ / an (D).	Déclaration

2.2.3.0.	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent	Déclaration
4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :	
	1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 Euros	Autorisation
	2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 Euros mais inférieur à 1 900 000 Euros	Déclaration
4.1.3.0.	Dragage et / ou rejet y afférent en milieu marin	
	1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent	Autorisation
	2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent :	
	a) Et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines :	
	I.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m ³ ;	Autorisation
	II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 50 000 m ³ ;	Déclaration
	b) Et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines :	
	I.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m ³ ;	Autorisation
	II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m ³ ;	Déclaration
	3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent :	
a) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m ³ ;	Autorisation	
b) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m ³ sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m ³ ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m ³ .	Déclaration	

Le montant global des travaux est estimé à plus de 1 900 000 Euros. Les travaux sont donc soumis à une procédure d'autorisation.

1.2.2. Au titre de l'article L414-4 du Code de l'Environnement concernant l'évaluation des incidences Natura 2000

La commune de Villeneuve Loubet ne se situe pas dans une zone Natura 2000. Néanmoins, un site se trouve à 100 mètres du port :

- FR9301573 (Directive Habitat) : Baie et Cap d'Antibes – Iles de Lérins

Une étude d'incidence relative au site Natura 2000 sera donc produite, conformément à l'article R414-23 du Code de l'Environnement.

1.2.3. Au titre des articles L122-1 à 3 du Code de l'Environnement concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements

Selon les articles L122-1 à 3 du Code de l'Environnement, le projet entre dans quatre rubriques, les rubriques 9, 11, 18 et 19 (Tableau V).

L'allongement du musoir entre dans la catégorie 11.b puisqu'il s'agit de la reconstruction d'un ouvrage existant. Cette partie du projet est donc soumise à une procédure de cas par cas.

L'installation des duc-d'Albe entre dans la catégorie 9.c de construction d'installations portuaires. Cette partie est donc aussi soumise à une procédure de cas par cas.

Le pompage des eaux d'exhaure entre quant à lui dans la catégorie 17 et la catégorie 19. Avec un volume total estimé à 792 000 m³ sur l'ensemble du projet, le projet entre dans une procédure de cas par cas.

L'installation du pompage/ rejet en mer pour la Thalassothérapie entre dans les catégories 18 et 19 qui sont aussi soumises aux procédures de cas par cas.

Les opérations de dragages entrent quant à elles dans la nomenclature 25.a pour des dragages dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale à au niveau de référence N2 pour au moins un des paramètres.

L'intégralité du projet est donc soumise à une procédure de cas par cas. La demande a été déposée et instruite. L'arrêté N° AE-F09321PO163 précise que le projet doit être soumis à évaluation environnementale.

Tableau VII : Rubrique, nomenclature et procédure applicables au projet

Catégorie d'aménagement, d'ouvrage et de travaux	Projet soumis à l'évaluation environnementale	Projet soumis à la procédure "cas par cas"
9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales.	a) Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1 350 tonnes.	a) Construction de voies navigables non mentionnées à la colonne précédente.
	b) Ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeurs) accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes.	b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non mentionnés à la colonne précédente).
	c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure ou égale à 250 emplacements.	c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements.
		d) Zones de mouillages et d'équipements légers.
11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière		a) Ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte par la construction notamment de digues, de môles, de jetées, d'enrochements, d'ouvrages de défense contre la mer et d'aménagements côtiers constituant un système d'endiguement.
		b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants.
17. Dispositifs de captage et de recharge artificielle des eaux souterraines		b) Dispositifs de captage des eaux souterraines, lorsque le volume annuel prélevé est inférieur à 10 millions de mètres cubes et supérieur ou égal à 200 000 mètres cubes, excepté en zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées ont prévu l'abaissement des seuils.
18. Dispositifs de prélèvement des eaux de mer		Tous dispositifs dont le prélèvement est supérieur ou égal à 30 m³ par heure d'eau de mer.
19. Rejet en mer		Rejet en mer dont le débit est supérieur ou égal à 30 m³ / h.
25. Extraction de minéraux par dragage marin ou fluvial.	Extraction de minéraux par dragage marin : ouverture de travaux d'exploitation concernant les substances minérales ou fossiles contenues dans les fonds marins du domaine public, de la zone économique exclusive et du plateau continental.	a) Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin : -dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent.

2. Présentation du projet

2.1. Localisation du projet

Le projet de travaux se situe dans le département des Alpes Maritimes, sur la commune de Villeneuve Loubet. Les travaux prévus auront lieux au sein de la concession du port de marina Baie des Anges.

- Références géographiques du projet

Situation d'emprise ou limitrophe	Domaine public concerné	Consistance du domaine public concerné (nature des biens)	Superficie de l'emprise (m ²)
Villeneuve-Loubet	Maritime	Zone portuaire	160 000m ²

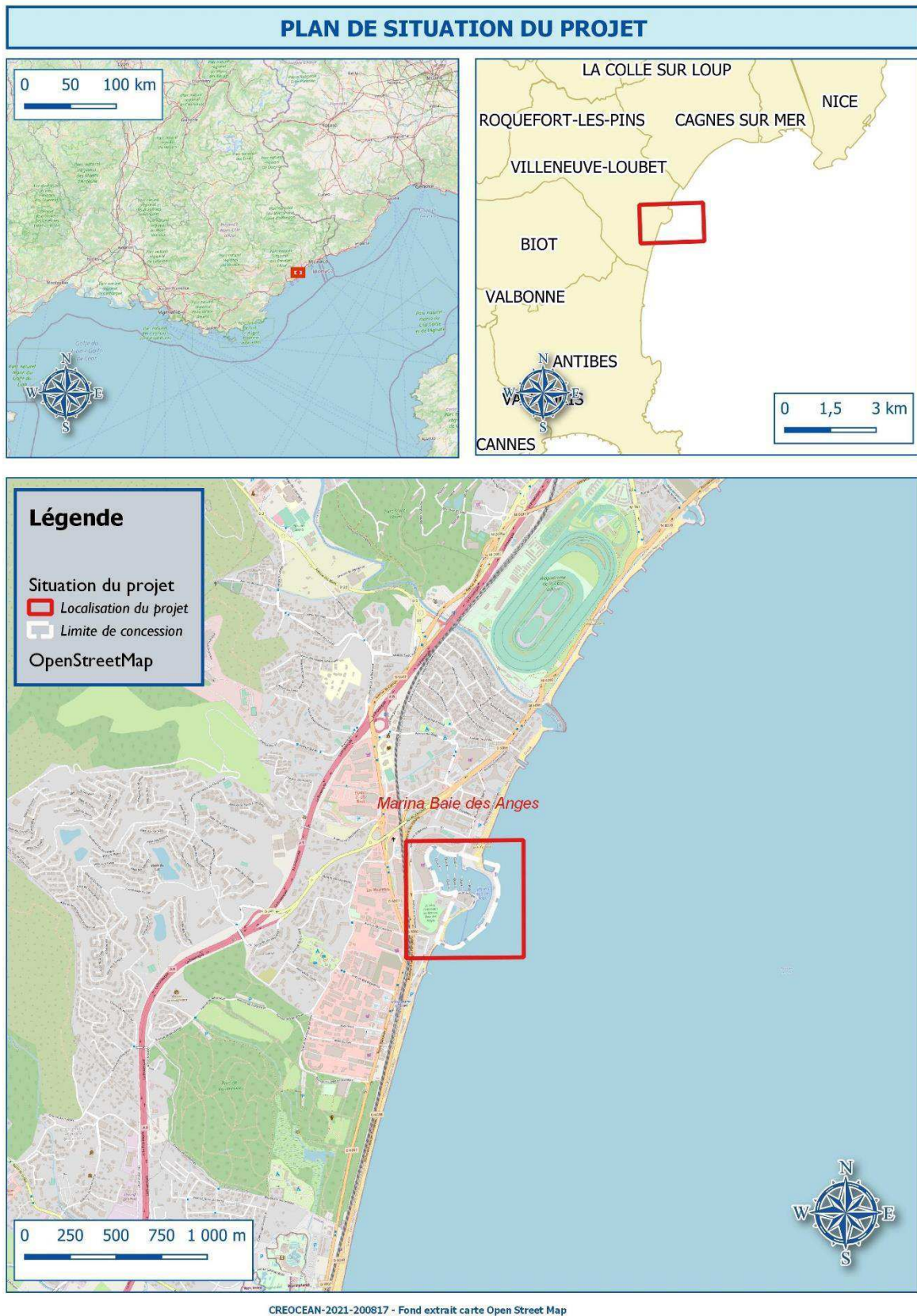


Figure 32 - Plan de situation du projet Marina Baie des Anges

2.2. Présentation générale du projet

Le projet de travaux du port Marina Baie des Anges comprend des interventions sur différentes infrastructures portuaires :

- L'extension du musoir sur une distance de 15 m, a pour objectif de diminuer sensiblement l'agitation du plan d'eau (en réduisant notamment la houle de Sud-Est), dans le chenal d'accès et sur le futur quai d'accueil afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes lors des épisodes météorologiques ;
- Le futur quai d'accueil qui sera repris pour devenir l'organe principal d'une place exclusivement piétonne, adjacente au bâtiment "Cœur Marina", et se destine à l'accueil de grosses unités et des évènements nautiques ;
- L'implantation de ducs d'Albe et de pannes au niveau du quai de la digue Est permettront de faciliter l'accès aux unités de moins de 8 m ;
- Le dragage des sédiments en sortie d'émissaires pluviaux sur l'ensemble du plan d'eau ;
- Installation d'une conduite de pompage et rejet d'eau de mer pour la régulation thalasso thermique du projet hôtelier "Cœur Marina" et le remplissage de la piscine attenante à l'eau de mer ;
- Démolition du restaurant "chez Josy" sur la plage de la Batterie et mise en place d'une solution positive de fondation en utilisant des pieux vissés démontables et des modules préfabriqués.
- Pompage des eaux d'exhaure pour la réalisation des fondations du bâtiment "Cœur Marina »

2.3. Justification du projet

La plaisance en France a connu ses « trente Glorieuses » entre les années 1970 et les années 2000. La progression forte des ventes de bateaux neufs, l'intérêt pour les exploits des navigateurs français, l'apprentissage dans les écoles de voile mais surtout les développements des infrastructures portuaires de plaisance ont contribué à la croissance des activités nautiques et à la notoriété du littoral français en tant que place forte de la plaisance en Europe.

De ce point de vue, l'émergence de marinas en Méditerranée a permis à tout un littoral azuréen d'affirmer son leadership dans le paysage nautique français. Le défi posé aujourd'hui, 50 ans après, est bien celui d'intégrer la Marina dans un nouveau paysage de la plaisance caractérisé par un marché en pleine mutation.

Le programme d'aménagement proposé pour le port de Marina Baie des Anges est le fruit d'un croisement entre les avis des Villeneuvois, recueillis via une démarche de concertation en ligne, et les réflexions du groupe d'experts formé par Eiffage Concessions. Il consiste en une formulation des intentions architecturales, urbanistiques et paysagères envisagées, puis en une présentation plus détaillée des programmes d'aménagement, d'amélioration, de gros entretien et de renouvellement développés par les acteurs mêlés à la réflexion.

La prise en compte des usages est l'un des objectifs majeurs de notre démarche. Il s'agit en effet de préserver et de conforter les usages existants voir de stimuler de nouvelles pratiques pour conforter la vitalité de la marina. L'aménagement des principaux espaces publics devra également, conforter les commerces existants, les valoriser. La qualité des usages passe par un préalable : la mise en place d'une topographie générale adaptée aux pratiques de tous, et en particulier des modes doux et des personnes à mobilité réduite. La prise en compte des personnes à mobilité réduite est pour nous une

chance de redéfinir des principes de confort des sols qui respectent bien sûr les besoins de la sécurité mais constituent aussi une action de simplification du paysage urbain.

Le réaménagement de l'ensemble des espaces publics compris dans le périmètre de la DSP va être le support des nouvelles activités et de nouveaux usages. La marina doit être la nouvelle destination pour tous. Il s'agit de faire en sorte qu'il y ait un motif ou une envie de s'y rendre, qu'il y ait toujours quelque chose à faire ou à voir, que l'on puisse faire des rencontres ou se promener seul. La Marina doit être un lieu agréable, actif, sécurisant et convivial.

L'ex bâtiment « Biovimer » ainsi que les autres bâtiments du site (capitainerie, bâtiment du Chantier Naval) seront intégralement démolis et reconstruits, avec la volonté de créer des bâtiments neufs. Ils répondront parfaitement aux besoins du port de Marina, aux impératifs environnementaux, et réglementaires et bénéficieront d'une architecture respectant les bâtiments présents sur site, notamment les bâtiments de Marina Baie des Anges. Le bâtiment Cœur Marina sera conçu afin d'être labellisé Bâtiment Durable Méditerranéen niveau Argent. Toujours dans le souci d'une meilleure intégration urbaine et paysagère les aires de carénage et d'avitaillement seront réaménagées, mise aux normes, de nouveaux sanitaires plaisanciers seront créés. L'écriture contemporaine des bâtiments avec des lignes épurées, des matériaux simples et robustes, des toitures végétalisées, permet de bien les intégrer au tissu urbain et au paysage environnant.

Dans cette continuité, les ouvrages maritimes ont été pensés pour être en cohérence avec les ouvrages terrestres mais aussi pour apporter plus de sécurité et de niveaux de services aux usagers du port. C'est pourquoi l'installation d'une conduite de pompage et de rejet d'eau de mer servira quant à elle à alimenter le système de chauffage/climatisation du futur bâtiment Cœur Marina ainsi que l'apport en eau de la piscine.

Le quai d'accueil est traité comme un plateau ouvert sur le port et sera réalisé sur pieux pour limiter son emprise et l'impact sur le milieu marin. Il fonctionne également comme un grand parvis pour le nouveau bâtiment de la capitainerie qui abrite également l'hôtel et d'autres fonctionnalités. Ce plateau minéral est ponctué de plantations qui l'agrémentent. Des larges bancs permettent aux promeneurs de contempler le paysage du port.

Afin de limiter l'agitation présente dans le port lors des phénomènes de fort vent d'Est, l'allongement du musoir réduira l'impact de la houle dans le chenal d'accès et protégera l'actuelle digue Ouest où se situera le futur quai d'accueil. Les usagers du port sont au cœur des préoccupations du projet et l'installation de plusieurs Duc d'albe le long de la digue Est permettront de sécuriser l'accès aux bateaux et de simplifier leur amarrage.

3. Contexte environnemental – Etat initial

3.1. Environnement physique

Le port de Marina Baie des Anges se situe dans les Alpes Maritimes, dans la partie Ouest de la Baie des Anges située sur la commune de Villeneuve-Loubet, à 7 km à l'ouest du Cap d'Antibes et à 8 km à l'Est de l'aéroport Nice.

Le littoral de Villeneuve-Loubet s'étend sur un linéaire côtier de près de 3 km. Ce littoral présente de longues plages de galets et une plage alvéolaire (la plage de l'Amirale).

Dans l'enceinte portuaire, les profondeurs bathymétriques sont relativement stables, autour d'une valeur médiane de -3,1m NGF. La bathymétrie de l'avant-port est beaucoup plus variable avec une gamme de

profondeurs d'eau s'étendant de 0 à -6,6 m NGF. L'extrémité Ouest indique une zone d'accumulation sédimentaire très chaotique soulignant la présence d'enrochements et autres objets.

La zone externe au port présente une profondeur variable s'étendant de 0 à -17,1 m NGF. On note une forte pente en bordure des plages nord et sud, de l'ordre de 10° qui s'atténue très rapidement pour atteindre une valeur moyenne autour de 1 à 1,5°. Les enrochements s'étendent globalement sur une largeur de 20 m au-delà de la digue principale et de 10 m pour la digue sud.

3.2. Environnement naturel

Une cartographie des biocénoses a été réalisée dans le cadre du projet. La méthodologie employée est basée sur une acquisition au sonar multifaisceaux, des vérités terrain en plongée, et des prélèvements de sédiments pour caractériser la nature des fonds.

D'un point de vue nature des fonds, la zone d'étude est caractérisée par :

- Dans l'avant-port et en mer : des sédiments à dominantes sableuse plus ou moins envasés et sous l'influence des vagues et des courants ;
- Dans l'enceinte du port, les sédiments sont majoritairement vaseux. Bien que de nombreux patches de sédiments grossiers soient observés ;
- Les zones d'avant plage sont également caractérisées par des sédiments grossiers, galets pour la plage Nord du port ;
- Des zones sableuses avec figure sédimentaires – rides - induites par les courants de fonds sont présente au sud de l'enceinte portuaire ;
- Quelques zones présentant un faciès rocheux, associés à des blocs essentiellement, sont observés au sud et dans l'enceinte portuaire ;
- Le secteur Nord, au-delà de l'avant-plage, présente des variations de faciès de sédiments meubles avec des herbiers de *Cymodocea nodosa* ;
- La mosaïque sonar met également en avant des zones d'enrochements et autres objets/obstructions et épaves (barge) d'origine anthropique observés à la fois dans l'enceinte portuaire (corps-mort) et le long des digues.

Le port de Marina Baie des Anges est situé à l'Est du Cap d'Antibes. Excepté le Site Natura 2000 qui intègre la baie des Anges, seuls quelques ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt, Faunistique et Floristique) terrestres se situent à proximité du projet. La ZNIEFF marine la plus proche est située au niveau du cap d'Antibes soit à plus de 6km du projet. Les ZNIEFF et le site Natura 2000 sont localisés sur les cartes ci-dessous et listés dans le tableau ci-après (Tableau XX).

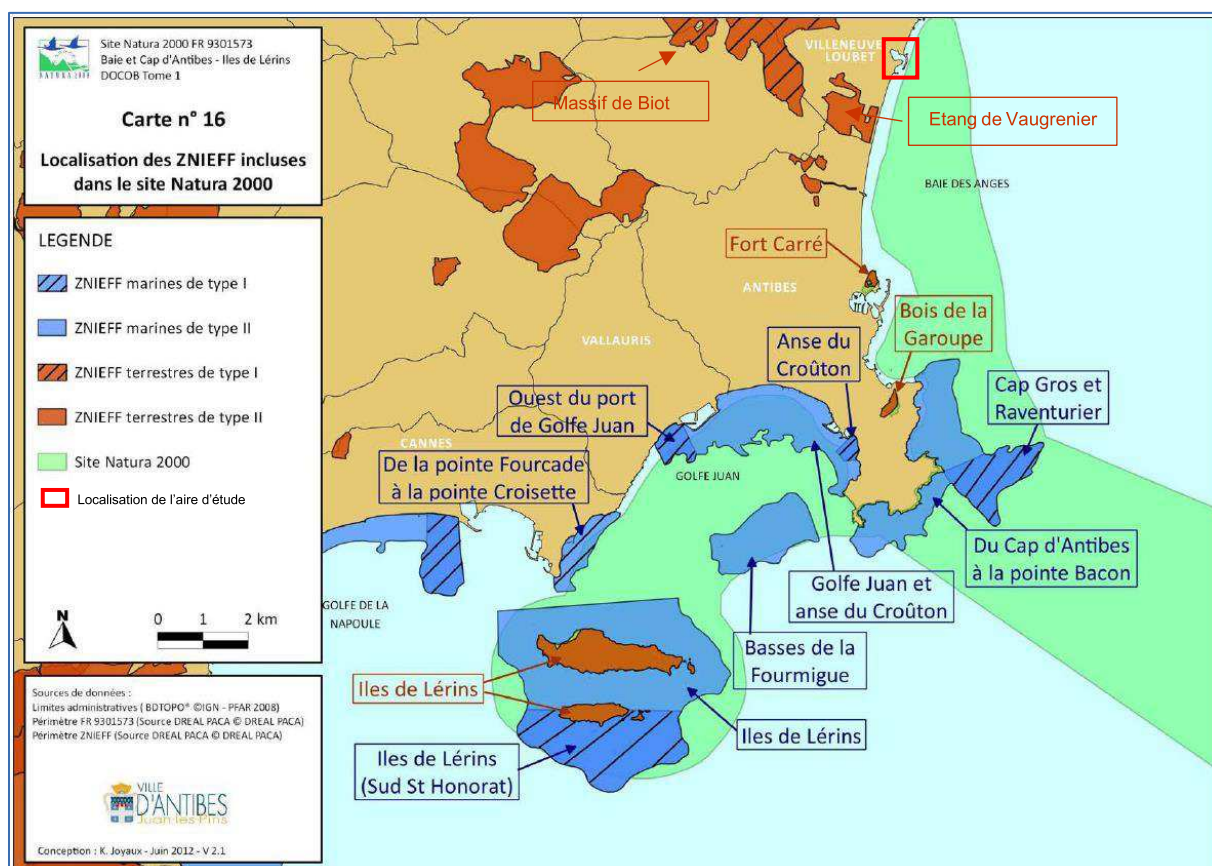


Figure 33 – Zonage réglementaire et contractuels au titre de la protection de la Nature et du patrimoine

Il apparaît que les sédiments potentiellement dragués au droit des émissaires pluviaux dans l'enceinte du port montrent un degrés de contamination important :

- Une contamination forte au cuivre mercure et zinc dépassant les seuil N2 ;
- Une contamination moyenne (>N1) aux HAP notamment au fond du plan d'eau au droit du quai d'honneur et devant l'aire de carénage ;
- Une contamination forte au TBT devant l'aire de carénage (>N2), et moyenne (>N1) au niveau du quai à l'ouest de la station d'avitaillement.

Cette contamination nécessite la mise en place de mesures particulières pendant la phase de travaux et d'un traitement spécifiques des sédiments extraits.

3.3. Environnement humain

Idéalement situé entre Nice et Antibes, le port de plaisance fait partie intégrante de la célèbre Marina Baie des Anges, labellisée Patrimoine architectural du XXe siècle. Le projet se situe dans un cadre urbain portuaire, et les activités présentes à proximité sont essentiellement en lien avec le tourisme et la plaisance.

D'après le zonage de ce PLU, la zone du projet se situe sur une zone Up qui correspondant aux espaces portuaires.

La ville de Villeneuve-Loubet est une destination touristique importante en région Sud. Les visiteurs apprécient ses monuments, son animation et son centre-ville.

La station balnéaire de Villeneuve-Loubet fait partie des destinations touristiques majeures de la Côte d'Azur. Les différentes plages surveillées sont très appréciées des vacanciers. Différentes activités nautiques comme le paddle, le kayak, la planche à voile, la plongée sous-marine, ou location de bateau pour réaliser une excursion en mer y sont pratiquées.

4. Incidences potentielles liées au projet et mesures de suppression, réduction et de surveillance

Les effets potentiels du projet ont été analysés en phase de travaux et en phase d'exploitation future. Dans les deux cas, les incidences potentielles du projet se manifestent prioritairement sur le milieu marin et humain.

Sur la base des incidences potentielles du projet, plusieurs mesures de suppression, réduction et de surveillance des effets seront mises en œuvre.

Les tableaux des pages suivantes reprennent l'ensemble de ces données de façon synthétique, en fonction de la nature des travaux projetés d'une part et du mode d'exploitation futur d'autre part.

4.1. En phase de travaux

Echelle d'évaluation des impacts	
	positif
	négligeable ou nul
	mineur
	modéré

Impacts		Mesures	
IP	Impacts Permanents	MR	Mesures de réduction
		ME	Mesures d'évitement
IT	Impacts Temporaires	MC	Mesures de compensation
		MS	Mesures de suivi

Thème	Nature du(es) effet(s)	PHASE DE TRAVAUX		
		Impacts potentiels	Mesures	Impacts résiduels
Milieu physique	Augmentation des émissions ayant un impact sur le climat	IT - Augmentation des émissions de GES et de particules en suspension liés aux engins de travaux	MR : Utilisation d'engins homologués aux normes	
	Modification des conditions courantologiques	IP - Modification de l'emprise sur les fonds par l'allongement du muisoir	MR : Allongement minimal pour garantir une baisse des conditions d'agitation	IP - Modification courantologique nécessaire à de meilleures conditions d'exploitation
		IP - Modification de l'emprise sur les fonds avec l'allongement du quai et la pose des canalisations de pompage et rejet	MR : Choix technique d'un appontement sur pieux pour limiter l'emprise et les modifications de courant	
	Modification locale de la bathymétrie et altération des fonds	IP - Modification de la bathymétrie avec le dragage dans l'enceinte portuaire et l'allongement du muisoir	MR : Allongement minimal pour garantir une baisse des conditions d'agitation	IP - Modification de la bathymétrie nécessaire à de meilleures conditions d'exploitation
	Modification des nappes phréatiques	IT - Impact hydraulique des pompes d'eaux d'exhaure sur la nappe provoquant une baisse de 5 cm à 350m du pompage	-	
	Effet sur le biseau d'eau salée	IT - Remontée du biseau d'eau salée de 105 m dans les terres en lien avec le pompage des eaux d'exhaure	-	

MARIBAY

REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES

Thème	Nature du(es) effet(s)	PHASE DE TRAVAUX		
		Impacts potentiels	Mesures	Impacts résiduels
	Modification de la dynamique sédimentaire	IP - Modifications très localisées avec une érosion plus importante dans une vingtaine de mètres autour de l'extension du musoir	-	
	Accroissement de la pollution lumineuse	IT - Accroissement des sources en lien avec les travaux et les zones de chantier	ME - Pas d'éclairage de nuit et respect des heures de travail	
Qualité du milieu	Dégradation de la qualité de l'eau	IT - Risques d'augmentation de la turbidité liée à la remise en suspension sédiments lors du dragage, des phases de démolition, de la manipulation des blocs sur le musoir, de vibrofonçage des pieux, de l'ensouillage et la pose des canalisations, de rejets des eaux d'exhaure...	MR : Mise en place de filets anti MES pendant les phases critiques du chantier	IT - Incidence temporaire dans les zones confinées par les barrages anti MES déployés
			MS : Mise en place d'un suivi de la turbidité en continu pendant les phases critiques	
			MR : Mise en place d'un poste de décantation avant rejet des eaux d'exhaure	
			MS- Mise en place d'un suivi hebdomadaire de la qualité des eaux d'exhaure avant rejet	
	Dégradation de la qualité de l'eau	IT- Apports de contaminants potentiels par remise en suspension des sédiments	MR : Mise en place de filets anti MES pendant les phases critiques du chantier	
			MS : Mise en place d'un suivi de la turbidité en continu pendant les phases critiques avec arrêt de chantier si dépassement de seuils	
			MR : Ressuyage des sédiments issus du dragage effectués dans une benne spécifique sans rejet en mer avant leur traitement à terre	
	Dégradation de la qualité des sédiments	IT - Apports liés aux eaux de ruissellement du chantier	MR : Gestion des eaux issues de la zone du chantier à terre	
IT - Apports accidentels de contaminants (HAP, huiles...) liés à la présence d'engins			MR : Création d'une zone de ravitaillement à terre et bon entretien des engins de chantier	
IT - Apports liés aux eaux de ruissellement du chantier			MR : Gestion des eaux issues de la zone du chantier à terre	
Dégradation de la qualité des sédiments	IT- Apports accidentels de contaminants (HAP, huiles...) liés à la présence d'engins	MR : Création d'une zone de ravitaillement à terre et bon entretien des engins de chantier		
		IT - Apports liés aux eaux de ruissellement du chantier	MR : Gestion des eaux issues de la zone du chantier à terre	
Peuplements biologiques	Destruction ou dégradation des peuplements benthiques	IT - Augmentation de la turbidité pouvant entraîner une perturbation des peuplements	MR: Suivi de la transparence des eaux, et mise en place de barrages géotextiles	

MARIBAY

REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES

Thème	Nature du(es) effet(s)	PHASE DE TRAVAUX		
		Impacts potentiels	Mesures	Impacts résiduels
		IT- Destruction des peuplements benthiques lors des travaux de dragage, d'allongement du musoir et d'ensouillage des canalisations	-	Peuplements peu diversifiés dans l'enceinte portuaire, pas de présence d'espèces protégées
	Incidence sur les mammifères marins	IT - Emissions de bruits impulsifs lors du battage des pieux	MR - Utilisation du vibrofonçage moins impactant sur les émissions MR - Mise en place d'une phase d'effarouchement des cétacés avec montée en puissance progressive journalière	IT - Incidence temporaire limitée dans l'espace grâce à la mise en place de mesures mais également à la configuration du port
Natura 2000	Incidence sur les espèces ou les habitats d'intérêt communautaires, ainsi que sur les sites à proximité	IT - Présence d'un site à proximité dans la zone d'influence du projet mais pas d'espèces ni d'habitats dans la zone d'influence du projet	-	
Patrimoine	Effet sur le paysage	IT- Présence de matériel de chantier sur plusieurs zones dans le port, clôturées à l'aide de barrières opaques stylisées	-	
Urbanisme	Modification de l'occupation des sols	IT - Création des zones de chantier au niveau du futur quai d'accueil et au bout de la digue pour les travaux du musoir	MR – Création hors zone urbanisée. Nettoyage et remise en état de cette zone une fois les travaux achevés.	
Activités humaines et usages	Effet sur le trafic maritime	IT - Perturbation possible du trafic maritime limitée au temps des travaux sur le quai d'accueil, le musoir et la pose des canalisations.	MR - Coordination des opérations de travaux dans la passe avec le bureau du port et la police portuaire	
		IT - Perturbation du trafic en lien avec les rotations nécessaires à l'acheminement des matériaux et des engins par voie maritime	MR : Organisation et règles de navigation pour gérer la coactivité sur la zone	
	Effets sur le trafic routier	IT - Augmentation du trafic en lien avec l'apport de matériaux pour le chantier et l'évacuation de déchets	MR : Rotations limitées dans le temps et réutilisation des matériaux déjà en place sur les différents chantiers	
	Effets sur les activités de baignades	IT- Apports de contaminants potentiels par remise en suspension des sédiments lors des phases de dragage, de pose des canalisations et d'allongement du musoir	MR : Mise en place de filets anti MES pendant les phases critiques du chantier MS : Mise en place d'un suivi de la turbidité en continu pendant les phases critiques avec arrêt de chantier si dépassement de seuils	IT - Incidence temporaire dans les zones de dragage confinées par les barrages anti MES déployé

MARIBAY

REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES

Thème	Nature du(es) effet(s)	PHASE DE TRAVAUX		
		Impacts potentiels	Mesures	Impacts résiduels
		IT - Apports de contaminant lors du rejet des eaux d'exhaure	MS : Mise en place d'un système de traitement par décantation et d'un suivi de la qualité de l'eau issues des pompages	
		IT - Emprise des travaux de pose des canalisation sur la plage de l'amirale	MR - Fermeture de la plage sur 7 mois le temps des travaux	
		IT- Apports accidentels de contaminants (HAP, huiles...) liés à la présence d'engins	MR - Les zones de stockage des hydrocarbures et autres produits chimiques aménagées sur la zone de chantier	
Réseaux et servitudes	Effet sur l'assainissement et pluvial	Pas de modification des réseaux existants à par la reprise d'un émissaire pluvial	-	
Santé humaine	Effets sur les émissions sonores	IT- Accroissement du niveau sonore	MR - Prévoir des engins homologués respectant les taux minimums d'émissions sonores. Pas de travaux nocturnes	
	Effet de la qualité de l'air	IT- Augmentation des émissions de gaz polluants	MR - Organiser et limiter la circulation des engins. Utilisation d'engins homologués aux normes	

4.2. En phase d'exploitation

Echelle d'évaluation des impacts	
	positif
	négligeable ou nul
	mineur
	modéré

Impacts		Mesures	
IP	Impacts Permanents	MR	Mesures de réduction
		ME	Mesures d'évitement
IT	Impacts Temporaires	MC	Mesures de compensation
		MS	Mesures de suivi

Thème	Nature du(es) effet(s)	PRESENCE DES OUVRAGES APRES TRAVAUX		
		Impacts potentiels	Mesures	Impacts résiduels
Milieu physique	Augmentation des émissions ayant un impact sur le climat	Sans objet : Pas d'augmentation du trafic sur le port ni d'augmentation des place à quai	-	
		Sans objet : Pas d'émissions directes des ouvrages	-	
	Modifications des conditions courantologiques	Sans objet : Appontement transparent sur pieux	-	
		IP - Modification mineure par occupation des fonds par les canalisations	-	
	Modification locale de la bathymétrie et altération des fonds	IP – Modification de la bathymétrie par dragage et allongement du musoir	-	IP - Modification de la bathymétrie nécessaire à de meilleures conditions d'exploitation
		IP - Modification mineure sur bathymétrie par les canalisations et leurs matelas de protection	MR - Mise en place de protection sur la partie posée sur les fonds des canalisations	
Accroissement de la pollution lumineuse	Sans objet : pas d'émissions lumineuses supplémentaires par rapport à l'existant.	-		
Qualité du milieu	Effets thermiques	IP - Modification des conditions thermiques en lien avec le rejet de la boucle thermique (max 0,5°C au niveau de la plage et 0,2°C dans le port conditions de vent nul en hiver)		
	Dégradation de la qualité de l'eau	IP - Pas de traitement chimique des eaux de rejet issues de la boucle thermique	-	
		IP - Rejet de la piscine traité au chlore et neutralisé avec débit faible	MS - Rejet dans le respect des seuils R1	IP - Apport d'eau traitée dans le plan d'eau du port

MARIBAY

REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES

Thème	Nature du(es) effet(s)	PRESENCE DES OUVRAGES APRES TRAVAUX		
		Impacts potentiels	Mesures	Impacts résiduels
	Dégradation de la qualité des sédiments	IP - Pas de traitement chimique des eaux de rejet issues de la boucle thermique	-	
		IP - Rejet de la piscine traité au chlore et neutralisé avec débit faible	MS - Rejet dans le respect des seuils R1	
		Sans objet - Pas d'augmentation des incidences liées aux activités du port	MA - Mise en place de la démarche port propre et actif en biodiversité avec plan d'investissement	
Peuplements biologiques	Dégradation des peuplements biologiques	Sans objet car les inventaires ont montré l'absence d'enjeux écologique sur la zone d'incidence du projet	MA - Mise en place de nurseries artificielles	
			MS - Mesures de suivi de l'efficacité des nurseries et accompagnement pédagogique	
Natura 2000	Effets sur les espèces ou les habitats d'intérêt communautaires, ainsi que sur les sites à proximité	Sans objet car les inventaires ont montré l'absence d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire sur la zone d'incidence du projet	-	
Patrimoine	Effets sur le paysage	IP - Amélioration du paysage portuaire et des installations	-	
	Effets sur le patrimoine	Sans objet	-	
Urbanisme	Modification de l'occupation des sols	Pas de modifications	-	
Activités humaines et usages	Effets sur les activités portuaires	IP – Amélioration des conditions d'agitation et de sécurité du plan d'eau	-	
	Effets sur les activités de pêche et d'aquaculture	Sans objet	-	
	Effets sur la navigation	Pas d'augmentation du trafic	-	
	Effets sur le tourisme et l'emploi	IP - Réhabilitation du centre Thalasso et création d'emploi sur le secteur	-	
	Effets sur les activités de baignades	IP - Modification des conditions thermiques en lien avec le rejet de la boucle thermique (max 0,5°C au niveau de la plage et 0,2°C dans le port conditions de vent nul en hiver)	-	

MARIBAY**REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES**

Thème	Nature du(es) effet(s)	PRESENCE DES OUVRAGES APRES TRAVAUX		
		Impacts potentiels	Mesures	Impacts résiduels
Réseaux et servitudes	Effets sur l'assainissement et pluvial	IP - reprise de l'émissaire de pluvial dégradé dans contre digue	-	
Santé humaine	Effets sur les émissions sonores	Sans objet	-	
	Effets de la qualité de l'air	Sans objet	-	

5. Evaluation des effets cumulés

La nécessité de conduire une approche des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est demandée uniquement en cas de réalisation d'une étude d'impact. L'article R122-5 II 4° du code de l'environnement précise les projets à intégrer dans l'analyse. Il s'agit des projets qui :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre d'article R214-6 du code de l'environnement et d'une enquête publique
- ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié.

A la rédaction du dossier, aucun projet pouvant avoir une incidence cumulée sur l'environnement n'a été recensé sur la zone d'étude.

6. Conclusion sur la comptabilité du projet avec le contexte environnemental

L'analyse de l'état initial environnemental a permis d'extraire les éléments suivants :

- Aucun milieu naturel sensible ou vulnérable n'est présent à proximité des zones de travaux du projet
- les biocénoses en place sur les fonds concerné par le chantier ne sont pas sensible (substrat homogène, absence d'espèce végétale ou animale protégée ou remarquable),
- les sédiments dans l'enceinte portuaire sont très contaminés en métaux, HAP et TBT dans leur couche superficielle (0-20 cm),
- les usages de la zone s'articulent autour de l'activité portuaire, du tourisme et du nautisme,
- les règles d'urbanisme de la zone d'implantation autorisent les travaux en lien avec l'usage de la zone,
- les enjeux retenus pour l'analyse des incidences potentielles du projet concernent les objectifs d'atteinte du bon état chimique de la masse d'eau (DCE) à l'horizon 2021 et la compatibilité du projet avec les objectifs du site Natura 2000 à proximité.

L'analyse exhaustive des incidences potentielles du projet, détaillée dans l'étude d'incidence environnementale avec les différentes solutions envisagées pour les travaux et les modes d'exploitation projetés a conduit à l'identification des opérations les plus sensibles. La composante la plus exposée aux incidences du projet est le milieu marin avec les risques de dispersion d'un panache turbide et de rejets de contaminants chimiques par rejets accidentel ou chronique (relargage de sédiments, rejet d'eaux brutes chargées en matière en suspension). Sur cette base, et compte tenu des enjeux identifiés, différentes mesures de suppression et réduction des effets seront mises en œuvre lors des travaux (écran anti turbidité, règles de stockage des produits liquides, précautions de mises en œuvre des matériaux et liants de construction, dispositif de traitement des effluents).

Dans ce contexte, le projet :

- ne présentera pas d'effet sur la santé des populations,
- n'engendrera pas d'incidence sur des espèces protégées ou remarquables
- sera compatible avec les objectifs mentionnés à l'article L211-1 du Code de l'environnement (issus de la Directive Cadre sur l'Eau),
- ne présentera aucune incidence sur le site NATURA 2000 et autres sites naturels inventoriés à proximité,
- sera compatible avec les documents d'urbanisme et les outils de gestion et planification (PLU, SCoT).

MARIBAY

REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES
