

**REPONSES APORTEES AUX OBSERVATIONS
EMISES AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

INTRODUCTION.....	1
I. LE PROJET	2
II. PATRIMOINE	2
II.1. Synthèse des échanges entre la ville de sète et Port Sud de France suite à l'avis d eM. Le Maire du 21/12/2019.....	2
II.2. Risque de dénaturation du SPR	3
III. TOURISME	5
IV. CADRE DE VIE	5
V. POLLUTION.....	6
VI. DANGER	6
VI.1. Trafic routier et sécurité des tiers.....	7
VI.2. Compatibilité du trafic routier et des usages.....	7
VII. PUBLICITE	7
VIII. ANALYSE DES PROPOSITIONS EMISES AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	7

INTRODUCTION

Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale sollicitée par Port Sud de France, relative à l'aménagement d'une aire de démantèlement des navires sur l'aire de carénage du Port de Sète – Môle Saint-Louis, l'enquête publique s'est déroulée du 15 juillet au 30 juillet 2019.

Suite à l'enquête publique, M. Le Commissaire Enquêteur a présenté, le 04/08/2019, à Port Sud de France, une synthèse des avis émis par les tiers à savoir :

- avis consignés dans le registre d'enquête publique (1),
- courriers transmis au Commissaire Enquêteur (2),
- avis émis par voie électronique (3).

Au terme de la présentation du déroulement de l'enquête publique, M. Le Commissaire Enquêteur précise, au paragraphe 1.6, deux points :

- 1) les avis émis portent sur le risque de la dégradation de la plage qui borde le Môle Saint-Louis et du site touristique constitué par ce dernier,
- 2) la proposition d'amélioration du projet.

Le présent mémoire, établi par Port Sud de France, vise à apporter les éléments de réponse et/ou de précisions aux observations émises au cours de l'enquête publique.

En pièce jointe du présent document :

- Courrier de réponse à l'avis du Maire du 21/12/2019 par Port Sud de France daté du 14/03/2019.
- Demande de complément de la Ville de Sète du 10/04/2019 suite au courrier du 14/03/2019.
- Courrier de réponse de Port Sud de France du 02/07/2019.
- Courrier du 19/07/2019 de la Ville de Sète notifiant à Port Sud de France que les éléments de réponse apportés par courrier du 02/07/2019 sont satisfaisants.
- Attestation d'affichage de l'avis d'enquête publique en mairie de Sète (attestation établie par la mairie).
- Constat d'huissier attestant de l'affichage sur site.
- Règlement de Port Sud de France interdisant la baignade au niveau de la « plage ».

I. LE PROJET

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

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

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

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

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

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

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

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

II. PATRIMOINE

II.1. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES ENTRE LA VILLE DE SÈTE ET PORT SUD DE FRANCE SUITE À L'AVIS D'EM. LE MAIRE DU 21/12/2019

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.2. RISQUE DE DENATURATION DU SPR

Comme précisé précédemment :

- l'activité de démantèlement des navires, qui répond à un intérêt public indéniable, sera une activité courte et temporaire au sein de l'aire de carénage ;
- elle n'induit pas de construction d'ouvrage ni d'équipement, et ne nécessite pas de modifier les installations existantes,
- l'activité sera positionnée au pied du Môle Saint-Louis, permettant de la rendre peu visible depuis le chemin du Môle Saint-Louis. De même, elle ne sera pas ou peu visible depuis les chenaux de navigation.

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

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

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

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



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



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



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

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

III. TOURISME

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

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

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

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

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

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

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

En fonction des spécificités des navires à démanteler, le tonnage de matériaux à évacuer est estimé entre 40 et 80 tonnes par navire, correspondant à un trafic poids lourds de 1 à 10 camions pendant la campagne de démantèlement (soit en moyenne 1 ou 2 par jour).

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

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

IV. CADRE DE VIE

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

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

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

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

V. POLLUTION

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

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

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

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

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

En effet

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

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

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

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

VI. DANGER

VI.1. TRAFIC ROUTIER ET SECURITE DES TIERS

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

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

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

VI.2. COMPATIBILITE DU TRAFIC ROUTIER ET DES USAGES

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

VII. PUBLICITÉ

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

- Publicité dans la presse,
- Affichage en mairie
- Affichage sur site.

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

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

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

VIII. ANALYSE DES PROPOSITIONS EMISES AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

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

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

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

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

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

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