

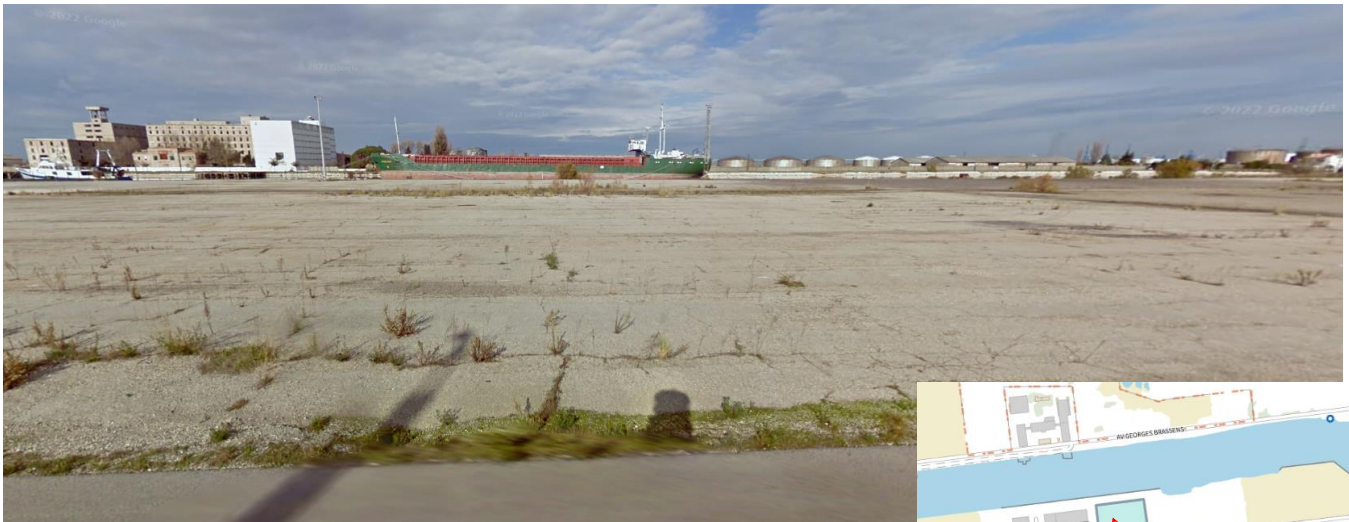
ANNEXE Cas par Cas

Réalisation d'un parc de stationnement
des bateaux – Port Saint-Louis du
Rhône

ANNEXE2 : Plan de situation au 1/25000



ANNEXE 3 : Photographies de la zone d'implantation



Vue 1 - Lot A



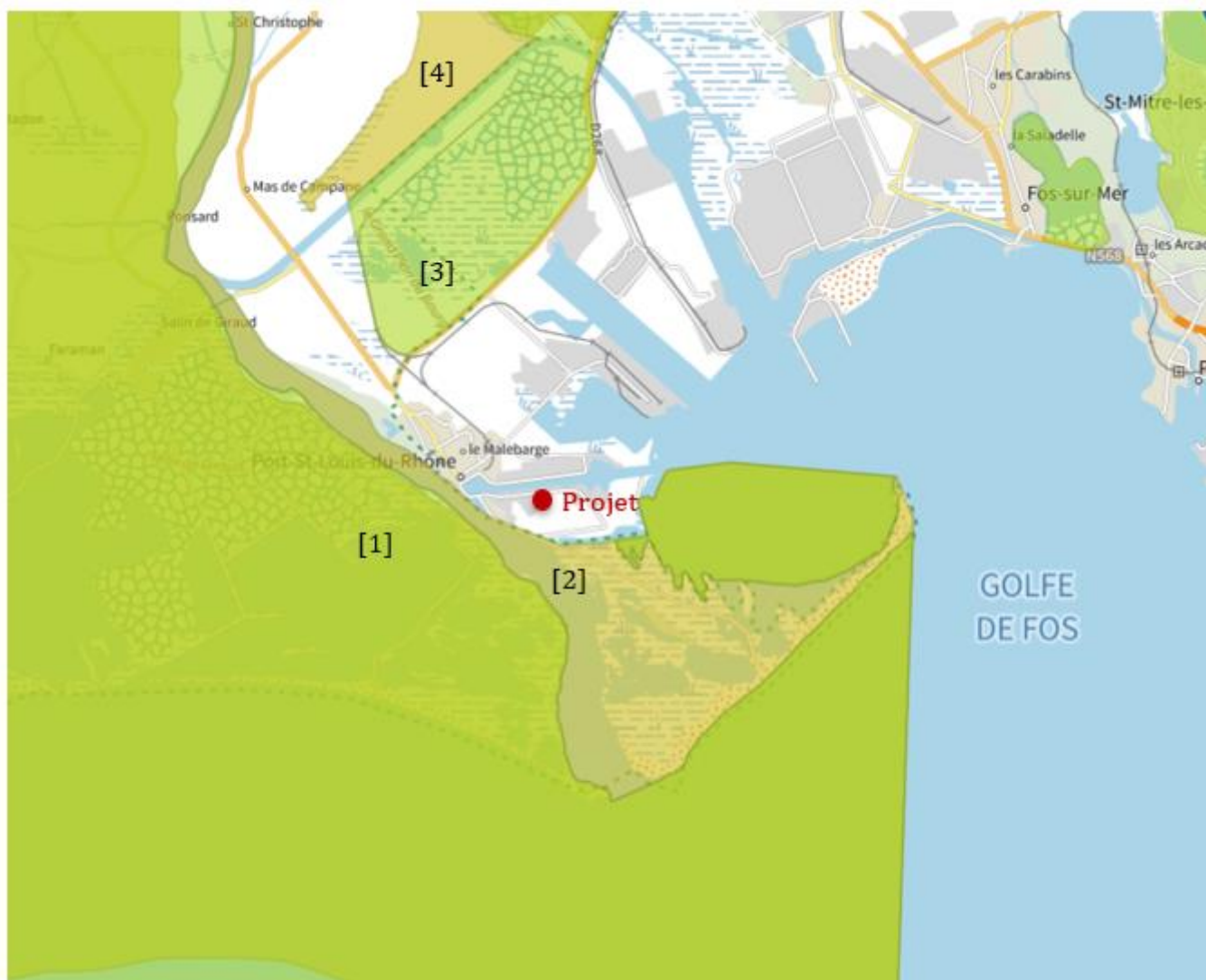
Vue 2 - Lot B



ANNEXE 4 : plan des abords du projet



ANNEXE 5 : localisation par rapport aux Zones Natura 2000 les plus proches



La zone de projet n'est pas située en zone Natura 2000, mais à proximité des zones suivantes :

- Directive Oiseaux FR9310019 « Camargue » : 1,8 km [1]
- Directive habitats FR9301590 « Le Rhône aval » : 1,5km [2]
- Directive Oiseaux FR9312001 « Marais entre Crau et Grand Rhône » : 3,8km [3]
- Directive habitats FR9301596 « Marais de la vallée des Baux et marais d'Arles » : 6,8km [4]

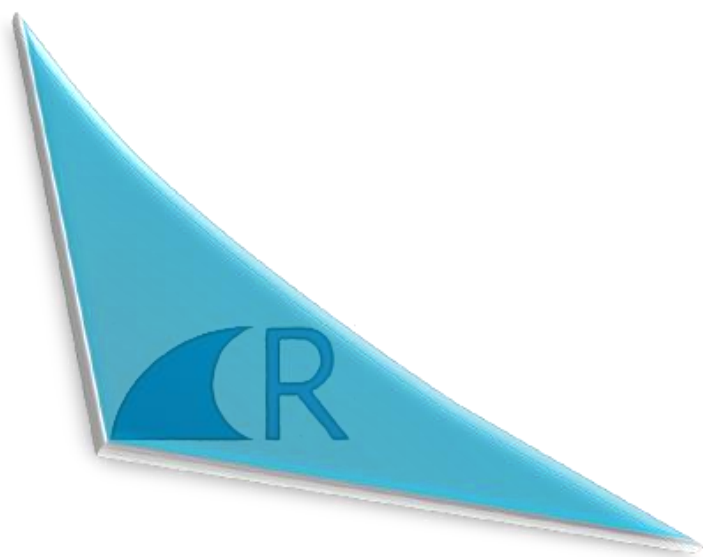
ANNEXE 6 : Dossier de déclaration loi sur l'eau



PORT SAINT LOUIS DU RHONE

Réalisation d'un parc de stationnement de bateaux

Dossier de déclaration au titre de l'article R214-32 du code de
l'Environnement



Version V2
Août 2023

Création d'un parc de stationnement de bateaux – Port Saint Louis du Rhône – Dossier
déclaration – version V2

VERSION	DESCRIPTION	ETABLI(E) PAR	APPROUVE(E) PAR	DATE
V1	Rédaction du dossier de déclaration	MF / MJR	PR	02/02/2023
V2	Reprise suite modification projet	MJR	PR	11/10/2023
Port Saint Louis du Rhône-Dossier de déclaration au titre du Code de l'Environnement Création d'un parc de stationnement de bateaux				

Table des matières

introduction	6
PIECE 1 : identification du demandeur.....	7
I. nom et adresse du pétitionnaire	7
II. Auteurs de l'étude	7
PIECE 2 : emplacement des travaux	8
PIECE 3 : nature, consistance, Volume et objet des travaux – rubrique de la nomenclature	9
I. Raisons du choix du projet	9
I.1. Justification de la zone d'implantation du projet	9
I.2. Justification de l'activité choisie.....	9
II. Nature, consistance, volume et objet du projet envisagé	10
II.1. Objectifs des travaux	10
II.1. Aménagement des parcelles.....	11
II.1.1. Lot A : aire technique.....	11
II.1.2. Lot B : hangars de stockage.....	12
II.2. Bassins pluviaux.....	13
II.2.1. Calcul de l'aire de carénage :	13
II.2.2. Lot A hors aire de carénage	14
II.2.1. Lot B	15
II.2.2. Description des ouvrages et équipements	19
II.3. Phasage des travaux	21
III. Modalités de chantier	21
III.1. Périodes et planning	21
III.2. Emprises	21
IV. Montant financier de l'opération	21
V. rubriques de la nomenclature réglementaire	22
PIECE 4 : document d'incidence sur l'eau.....	24
I. analyse de l'état initial.....	24
I.1. Milieu physique	24
I.1.1. Climat.....	24
I.1.2. Topographie.....	27
I.1.3. Sol et sous-sols.....	27
I.2. Milieu récepteur.....	29
I.3. Milieu naturel.....	30

I.3.1.	Zonages	30
I.3.2.	Faune/flore	39
I.3.3.	Risques.....	42
I.4.	Activités et usages	44
II.	incidences du projet et mesures ERC	45
II.1.	Incidences sur le milieu physique	45
II.1.1.	Climat.....	45
II.1.2.	Topographie.....	45
II.1.3.	Sols et sous-sols.....	45
II.2.	Incidences sur le milieu naturel.....	46
II.2.1.	Zonages	46
II.2.2.	Faune/flore	46
II.2.3.	Risques.....	48
II.3.	Incidences sur la qualité du milieu récepteur	48
II.4.	Incidences sur les activités et usages.....	49
III.	Moyens de surveillance mis en œuvre	49
IV.	compatibilité du projet avec les documents de planification	49
IV.1.	Document stratégique de façade.....	49
IV.2.	SDAGE	52
PIECE 5 :	résumé non technique	55
Annexes		58
	évaluation simplifiée des incidences natura 2000	58

Table des figures

Figure 1: Localisation de la zone de travaux.....	8
Figure 2 : localisation de la parcelle du projet	8
Figure 3 : Carte géologique (info terre)	27
Figure 4 : Activités industrielles BASIAS (info terre)	28
Figure 5 : Sols pollués ou potentiellement pollués BASOL (info terre).....	28
Figure 6 : carte occupation des sols	29
Figure 7 : localisation des sites Natura 2000 (géoportail)	31
Figure 8 : localisation des ZNIEFF (géoportail).....	36
Figure 9 : cartographie des habitats naturels (étude faisabilité pour l'aménagement et le développement d'un pôle nautisme et mer sur le secteur du mazet, San Ouest Provence).	39
Figure 10 : inventaire faunistique (étude faisabilité pour l'aménagement et le développement d'un pôle nautisme et mer sur le secteur du mazet, San Ouest Provence).	41

Figure 11 : inventaire floristique (étude faisabilité pour l'aménagement et le développement d'un pôle nautisme et mer sur le secteur du mazet, San Ouest Provence).	42
Figure 12 : Extrait de la cartographie du PPRI de Port Saint-Louis du Rhône	43
Figure 13 : usages de la parcelle projet et alentours (OAP PLU Port saint Louis du Rhône)	45

INTRODUCTION

Le présent dossier constitue un dossier de déclaration au titre de l'article R214-1 du code de l'environnement. La société Wajer prévoit d'installer sur la commune de Port Saint Louis du Rhône un pôle de carénage et de stockage pour des navires Wajer de 38 à 77 pieds.

Les zones prévues pour les installations sont constituées de 2 lots (nommés A et B) situés le long du canal Saint Louis dans une zone d'activité dédiée aux activités de la plaisance maritime au lieudit le Mazet.

PIECE 1 : IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

I. NOM ET ADRESSE DU PETIONNAIRE

II. AUTEURS DE L'ETUDE

PIECE 2 : EMPLACEMENT DES TRAVAUX

Les travaux projetés se situent sur la commune de Port Saint Louis du Rhône, sur le département des Bouches du Rhône (13) en région PACA.



Figure 1: Localisation de la zone de travaux



Figure 2 : localisation de la parcelle du projet

PIECE 3 : NATURE, CONSISTANCE, VOLUME ET OBJET DES TRAVAUX – RUBRIQUE DE LA NOMENCLATURE

I. RAISONS DU CHOIX DU PROJET

I.1. Justification de la zone d'implantation du projet

La localisation du projet a été choisie dans une volonté de valoriser les friches laissées par les anciennes activités industrielles du site et de dynamiser les activités nautiques de la ville de port saint louis du Rhône.

La présence d'un quai en rive Sud du canal Saint Louis permet de réutiliser les infrastructures existantes sans création de nouveaux ouvrages d'accostage. La zone d'implantation du projet est choisie dans une réflexion d'un impact minimum sur les zones naturelles en réutilisant les plateformes laissées par la démolition d'anciens hangars. La localisation du bâtiment sur le lot A tient compte de l'orientation des vents dominants (mistral) afin que les ouvertures n'y soient pas soumises.

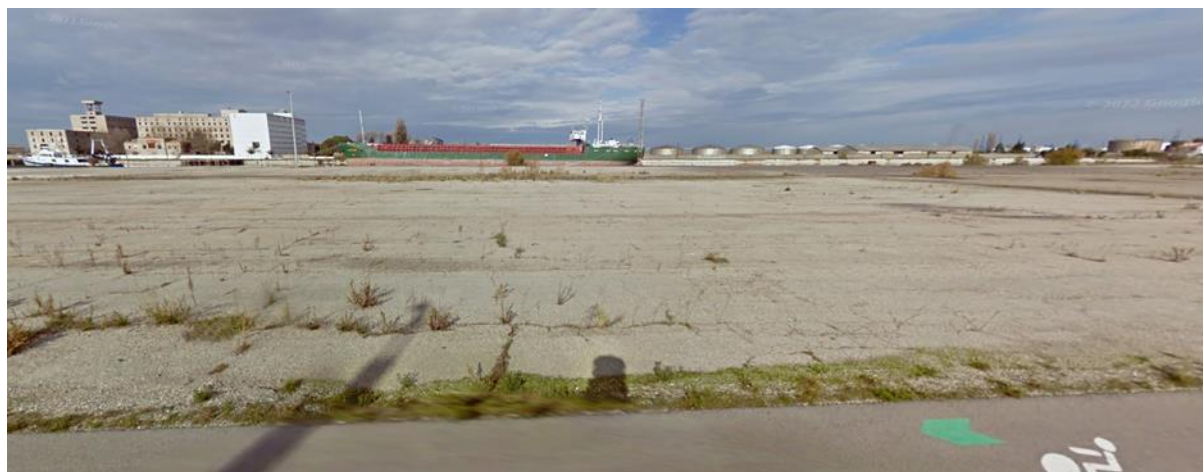


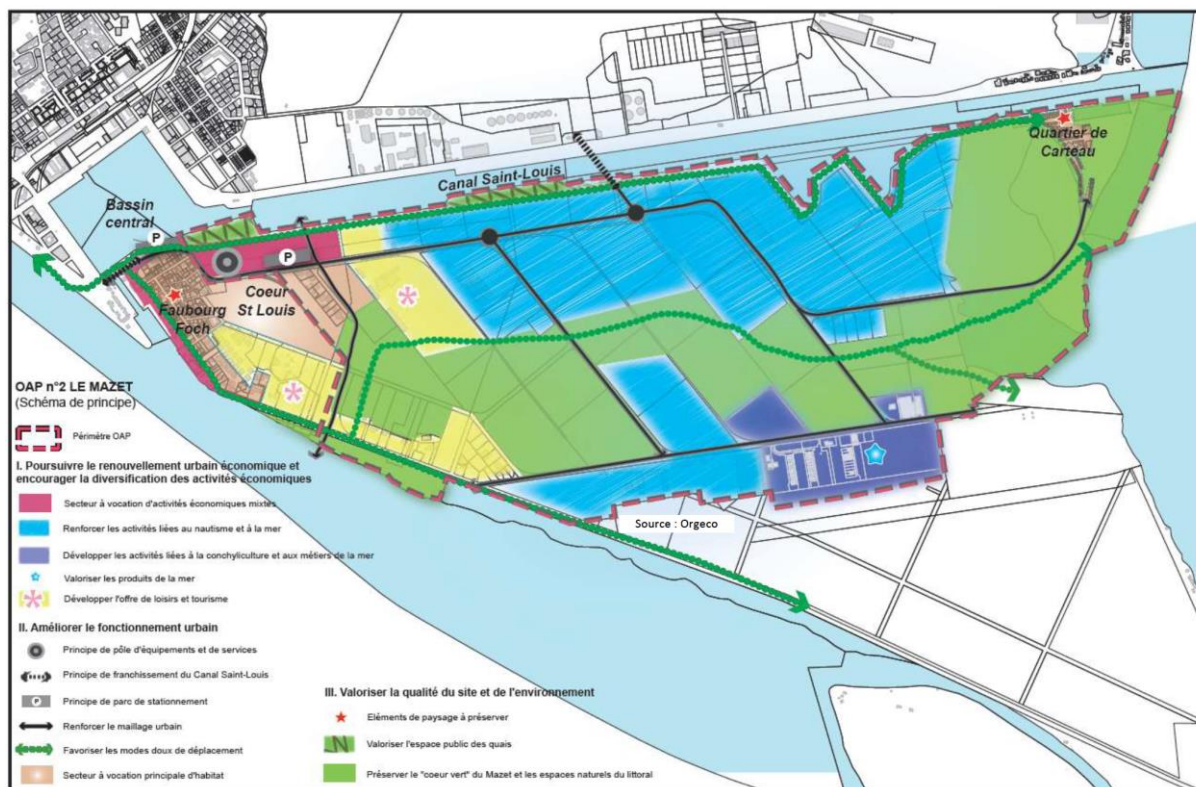
Figure 2 : Photos des terrains

I.2. Justification de l'activité choisie

L'entreprise Wajer cherche à développer son offre de grande plaisance en méditerranée et notamment dans les Bouches du Rhône.

Le terrain d'assiette envisagé offre une surface suffisante pour les activités d'entretien et de stockage des bateaux, ainsi qu'un accès à l'eau et des structures existantes (quai, système d'amarre, etc.)

Les orientations d'aménagement du PLU de port saint louis du Rhône pour le secteur du Mazet prévoient un renforcement des activités économiques liées au nautisme et à la mer sur la parcelle concernée par le projet.



Ainsi, le choix de la réalisation du projet sur cette parcelle répond aux besoins suivants :

- Disposer d'une surface suffisante pour développer l'offre de la grande plaisance dans les bouches du Rhône
- Avoir une parcelle avec un accès à l'eau
- Être compatible avec les orientations d'aménagement du PU et les perspectives de développement économiques de ma zone ;

II. NATURE, CONSISTANCE, VOLUME ET OBJET DU PROJET ENVISAGE

II.1. Objectifs des travaux

Le projet est aménagé en deux zones, la plus au Nord, sera constituée de l'aire technique permettant les opérations d'entretien et de maintenance des bateaux. La plus au Sud, sera aménagée de hangars et d'entrepôts pour les bateaux ainsi que de bâtiments atelier et bureaux.

II.1. Aménagement des parcelles

II.1.1. Lot A : aire technique

Ce lot de 12 790 m² est composé de :

- ✓ Aire de carénage de 5520 m² permettant de caréner 8 bateaux (5 W77 et 3 W 55)
équipée de :
 - o Potence de 50t
 - o Dalle étanche et caniveaux techniques récupérant les effluents pour les déverser dans un système de traitement avant rejet dans le réseau EP
 - o Points d'eau et d'électricité pour les nettoyeurs haute pression
 - o Cuve de récupération des eaux de pluie pour réutilisation pour le lavage et/ou arrosage des espaces verts
- ✓ Voies d'accès de 2 550m² permettant les manœuvres pour remorquer des W77
- ✓ Espaces verts de 2 625m²
- ✓ Voirie drainante 2630 m²
- ✓ bâtiment bureaux et vestiaires

Canal Saint-Louis

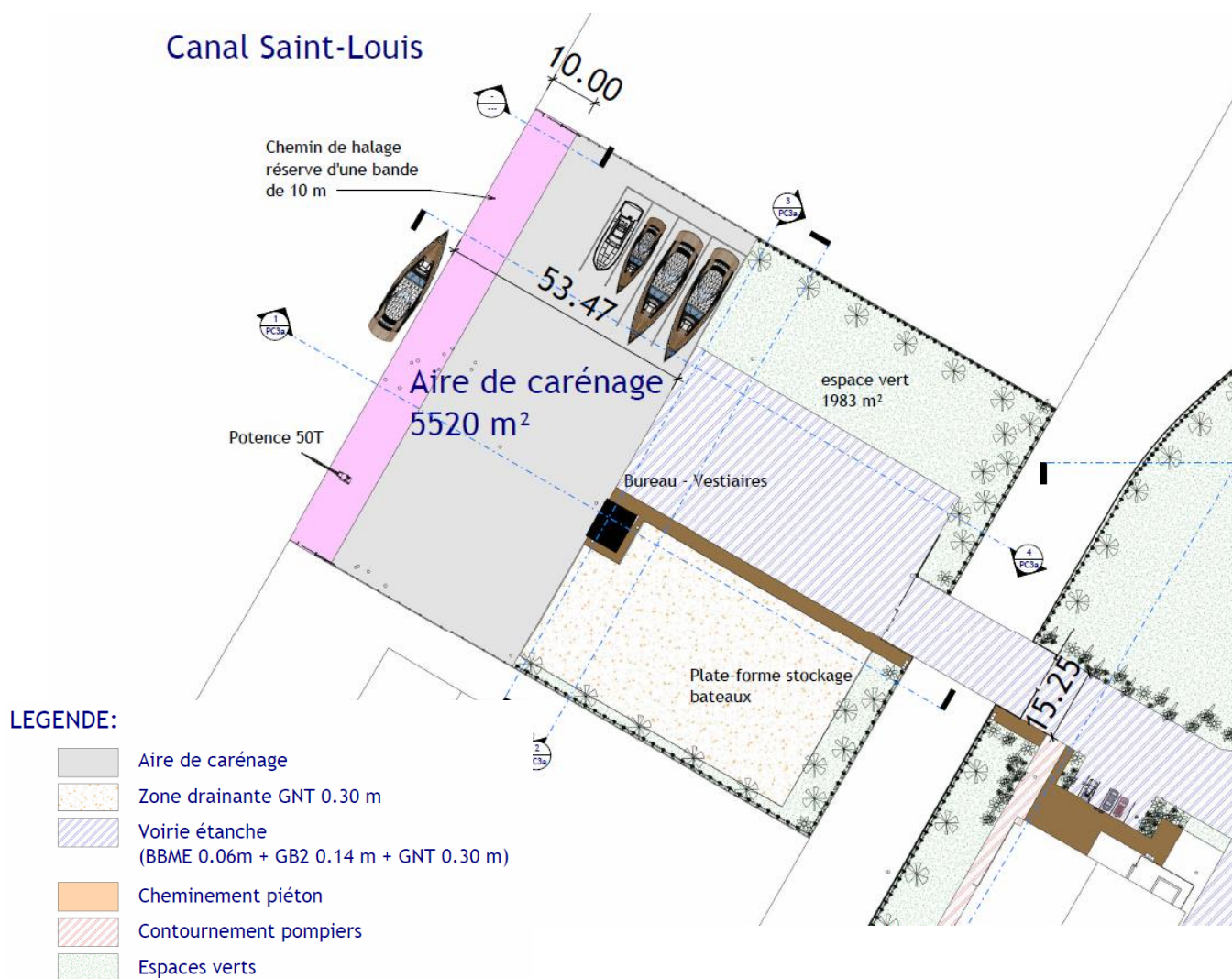


Figure 2 : Plan de masse lot A

II.1.2. Lot B : hangars de stockage

Le lot B est implanté sur une parcelle de 44 820 m² et est composé de :

- ✓ 1 bâtiment ateliers / bureaux : 3 100 m²
- ✓ 2 Hangars à bateaux :
 - Hangar 1 : 7 340 m²
 - Hangar 2 : 10 885 m²
- ✓ Une voirie drainante de 2 650 m²
- ✓ Une voirie lourde de 11 400 m²
- ✓ Espaces verts de 13 500 m²

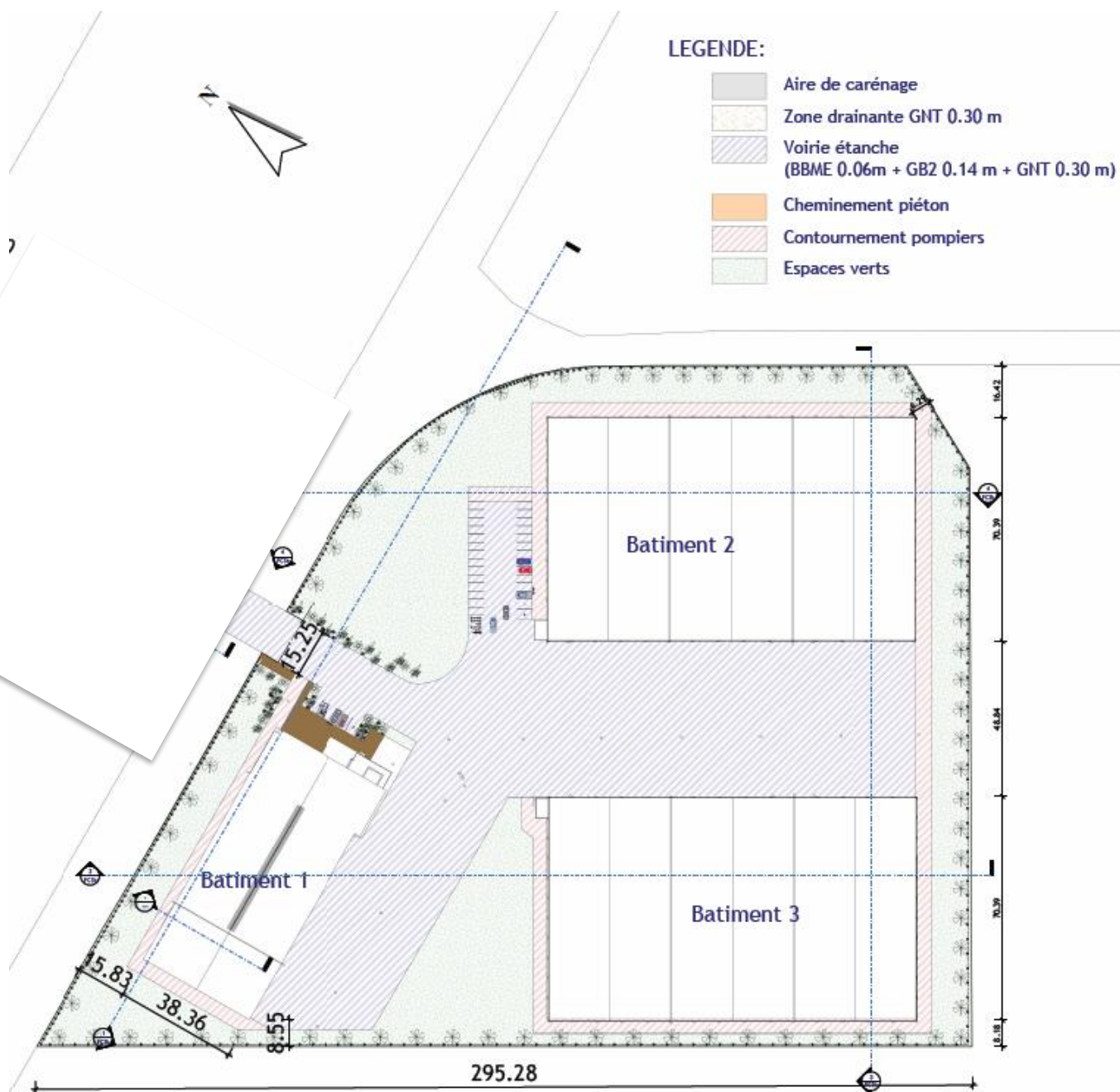


Figure 2 : Plan de masse lot B

II.2. Bassins pluviaux

Une étude hydraulique de dimensionnement a été réalisée par le bureau d'étude SOFID, les conclusions sont présentées ci-dessous.

Il est prévu un réseau de collecte constitué de caniveaux à fente, avaloir à grille, et canalisation sur l'ensemble des terre-pleins, et noues sur les espaces verts.

Des pentes de 0,5 à 1% seront mises en œuvre pour permettre de récolter les eaux de ruissellement.

Afin de prédimensionner les équipements, les hypothèses suivantes ont été retenues :

- L'estimation du débit de pointe par la méthode rationnelle pour différentes périodes de retour,
- L'estimation des débits capables des ouvrages de collecte projetés par la formule de Manning Strickler.

II.2.1. Calcul de l'aire de carénage :

- Surface à traiter : 4 985 m²
- Utilisation simultanée des nettoyeurs haute pression : 6 avec un débit de 20l/min par unité soit un débit maximal de 120l/min = 7,2 m³/h en pointe

Au niveau de l'aire de carénage, le réseau de collecte sera constitué d'un caniveau à fente au centre de l'aire de carénage collectant les eaux vers un séparateur à hydrocarbure, avec des pentes de 0,5 à 1,5%.

Le séparateur à hydrocarbure sera raccordé au réseau pluvial existant qui se jette dans le canal.

Les calculs indiquent que la pluie décennale a un débit $Q_{10}=202,37$ l/s, et la pluie bimensuelle, un débit de 20,2l/s soit 73m³/h.

Ainsi c'est la pluie qui est dimensionnante par rapport à l'utilisation des nettoyeurs car elle représente un débit 16 fois supérieur.

Les volumes utiles (quantité d'eau sous le fil d'eau de sortie) du séparateur hydrocarbures (déboureur/séparateur) sont calculés à partir de la pluie bimensuelle, soit :

- 2 020 L de volume utile pour le déboureur
- 1 818 L de volume utile pour le séparateur

Le volume doit être suffisamment important pour :

- Stocker les hydrocarbures décantés
- Assurer une vitesse de passage inférieure à 0,09m/s
- Eviter la création de courants préférentiels.

Le réseau de collecte sera constitué de caniveau à fente béton au centre de la voirie lourde, de canalisation en PVC et d'une noue collectant les eaux vers l'exutoire pluvial existant (0,30 mx 0,1 m avec une pente de 1%) qui se jette, lui-même, dans le canal.

Les pentes seront comprises entre 0.5% et 1% pour permettre de récolter les eaux de ruissellement.

Les caniveaux sont dimensionnés pour le débit de pointe de la pluie décennale soit $0.127 \text{ m}^3/\text{s}$ (127 l/s), ils pourront reprendre les eaux de ruissellement :

- De la voirie drainante Qp10 drain: $0.023 \text{ m}^3/\text{s}$
- De la voirie lourde Qp10 voirie : $0.104 \text{ m}^3/\text{s}$

Les capacités nominales d'un caniveau rectangulaire 0,4m x 0,30 posé à 0,5% et d'un caniveau à fente DN 400 posé à 0,5% sont respectivement de l'ordre de 175 l/s et 172 l/s, ce qui permet l'évacuation d'une Q10.

La noue est dimensionnée pour le débit de pointe de la pluie décennale soit $0.151 \text{ m}^3/\text{s}$ (151 l/s), elle pourra reprendre les eaux de ruissellement :

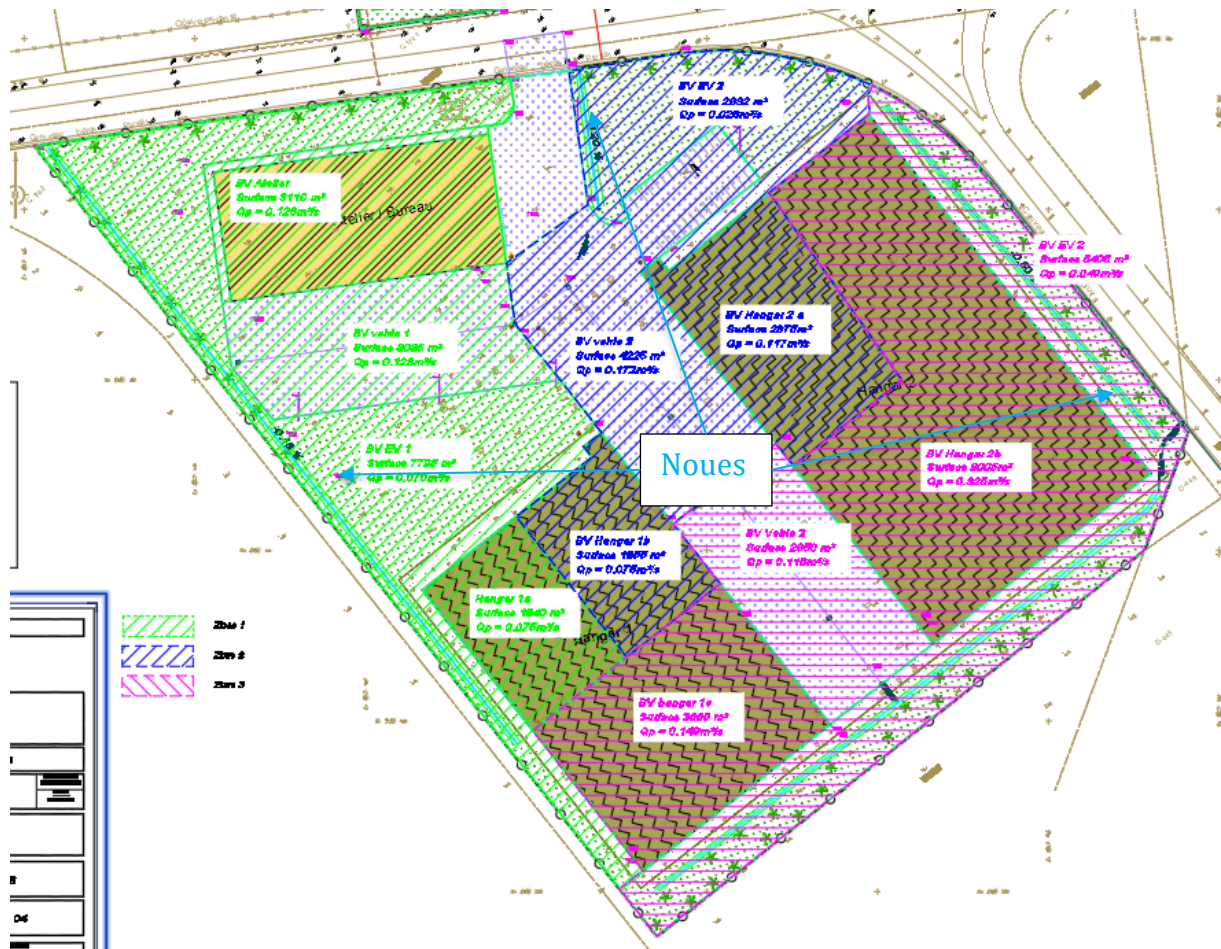
- De la voirie drainante Qp10 drain: $0.023 \text{ m}^3/\text{s}$
- De la voirie lourde Qp10 voirie : $0.104 \text{ m}^3/\text{s}$
- Des espaces verts Qp10 EV : $0.024 \text{ m}^3/\text{s}$

La capacité nominale d'une noue enherbée de 0.3m de profondeur, 1.50 m de largeur en gueule avec une pente de 0.5 % est de l'ordre de 285 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La canalisation de rejet de la noue devra évacuer, le débit de la noue : $0.151 \text{ m}^3/\text{s}$ (151 l/s). La capacité nominale d'une canalisation DN 400 posée à 0,5% est de l'ordre de 184 l/s, permettant d'évacuer une Q10.

II.2.1. Lot B

Le lot B a été découpée en 3 zones correspondant au bassins versants des 3 exutoires pluviaux. Le réseau de collecte sera constitué de caniveaux béton à fente au centre de la voirie lourde, de canalisation en PVC et de noues collectant les eaux vers les 3 exutoires pluviaux. Les pentes seront comprises entre 0.5% et 1% pour permettre de récolter les eaux de ruissellement.



La zone n°1 est constituée :

- des ateliers de 3 110 m²,
- d'une partie du hangar n°1 de 1840 m²,
- d'un espace vert de 7 795 m²,
- de voirie lourde de 3 035 m².

Le réseau de collecte sera une noue collectant les eaux vers l'exutoire pluvial existant. Les pentes seront comprises entre 0.5% et 1% pour permettre de récolter les eaux de ruissellement.

Les caniveaux sont dimensionnés pour le débit de pointe de la décennale, soit 0,249 m³/s (249 l/s), ils pourront reprendre les eaux de ruissellement :

- De la toiture de l'atelier Qp10 ate : 0.126 m³/s
- De voirie lourde Qp10 voie : 0.123 m³/s

Les capacités nominales d'un caniveau rectangulaire de dimension 0.40m x 0.40 m posé à 0.5% et d'un caniveau à fente DN 500 posé à 0.5 % sont de l'ordre de respectivement 250 l/s et 334 l/s permettant d'évacuer une Q10.

La noue est dimensionnée pour le débit de pointe de la pluie décennale soit 0.394 m³/s (394 l/s), elle pourra reprendre les eaux de ruissellement :

- De la toiture de l'atelier Qp10 ate : 0.126 m³/s

- De voirie lourde Qp10 voie : $0.123 \text{ m}^3/\text{s}$
- De la toitures du hangar Qp10 han : $0.075 \text{ m}^3/\text{s}$
- Des espaces verts Qp10 EV : $0.070 \text{ m}^3/\text{s}$

La capacité nominale d'une noue enherbée de 0.20m de profondeur, 1.80 m de largeur en gueule avec une pente de 0.5 % est de l'ordre de 485 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La canalisation de rejet devra évacuer le débit de la noue (394 l/s) vers le caniveau existant (DN 500 posé à 0.1 %). Sa capacité nominale est de l'ordre de 472 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La zone n°2 est constituée de :

- Une voirie lourde de 4225 m^2
- Une partie du hangar n°1 de $1\,855 \text{ m}^2$
- Une partie du hangar n°2 de $2\,875 \text{ m}^2$
- Un espace vert de $2\,835 \text{ m}^2$

Le réseau de collecte sera constitué de caniveau béton à fente au centre de la voirie lourde, et d'une noue collectant les eaux vers l'exutoire pluvial existant. Les pentes seront comprises entre 0.5% et 1% pour permettre de récolter les eaux de ruissellement.

Les caniveaux sont dimensionnés pour le débit de pointe de la pluie décennale soit $0.364 \text{ m}^3/\text{s}$ (364 l/s), ils pourront reprendre les eaux de ruissellement :

- De la toiture du hangar 1b Qp10 bat : $0.075 \text{ m}^3/\text{s}$
- De la toiture du hangar 2a Qp110 bat : $0.117 \text{ m}^3/\text{s}$
- De la voirie lourde Qp10 voirie : $0.167 \text{ m}^3/\text{s}$

La capacité nominale d'un caniveau rectangulaire de dimension 0.60m x 0.40 m posé à 0.5% est de l'ordre de 445 l/s. La capacité nominale caniveau à fente DN 600 posé à 0.5 % est de l'ordre de 543 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La noue est dimensionnée pour le débit de pointe de la pluie décennale soit $0.390 \text{ m}^3/\text{s}$ (390 l/s), elle pourra reprendre les eaux de ruissellement :

- De la toiture du hangar 1b Qp10 bat : $0.075 \text{ m}^3/\text{s}$
- De la toiture du hangar 2a Qp110 bat : $0.117 \text{ m}^3/\text{s}$
- De la voirie lourde Qp10 voirie : $0.167 \text{ m}^3/\text{s}$
- Des espaces verts Qp10 EV : $0.026 \text{ m}^3/\text{s}$

La capacité nominale d'une noue enherbée de 0.3 m de profondeur, 1.70 m de largeur en gueule avec une pente de 0.5 % est de l'ordre de 405 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La canalisation de rejet devra évacuer le débit de la noue (390 l/s), il s'agira d'un DN 500 posé à 1% permettant d'évacuer 473 l/s soit plus de débit qu'une Q10.

La zone 3 est constituée de :

- une partie des toitures du hangar n°1 de $3\,660 \text{ m}^2$
- une partie des toitures du hangar n°2 de $8\,005 \text{ m}^2$

- une partie de la voirie lourde de 2 850 m²,
- un espace vert de 5 405 m².

Le réseau de collecte sera constitué de caniveau à fente béton au centre de la voirie lourde et d'une noue collectant les eaux vers l'exutoire pluvial existant. Les pentes seront comprises entre 0.5% et 1% pour permettre de récolter les eaux de ruissellement.

Les caniveaux sont dimensionnés pour le débit de pointe de la pluie décennale soit 0.299 m³/s (299 l/s), ils pourront reprendre les eaux de ruissellement de :

- la moitié de la toiture du hangar 1c Qp10 bat : 0.075 m³/s
- le tiers de la toiture du hangar 2b Qp10 bat : 0,108 m³/s
- la voirie lourde : 0.116 m³/s

La capacité nominale caniveau à fente DN 500 posé à 0.5 % est de l'ordre de 334 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La noue sud est dimensionnée pour le débit de pointe de la pluie décennale soit 0.324 m³/s (324 l/s), elle pourra reprendre les eaux de ruissellement :

- la moitié de la toiture du hangar 1c Qp10 bat : 0.075 m³/s
- le tiers de la toiture du hangar 2b Qp10 bat : 0,108 m³/s
- la voirie lourde : 0.116 m³/s
- la moitié de l'espace vert Qp10 ev : 0.025 m³/s

La capacité nominale d'une noue enherbée de 0.30m de profondeur, 1.60 m de largeur en gueule avec une pente de 0.5 % est de l'ordre de 343 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La noue Est est dimensionnée pour le débit de pointe de la pluie décennale, soit 0.242 m³/s (242 l/s), elle pourra reprendre les eaux de ruissellement de :

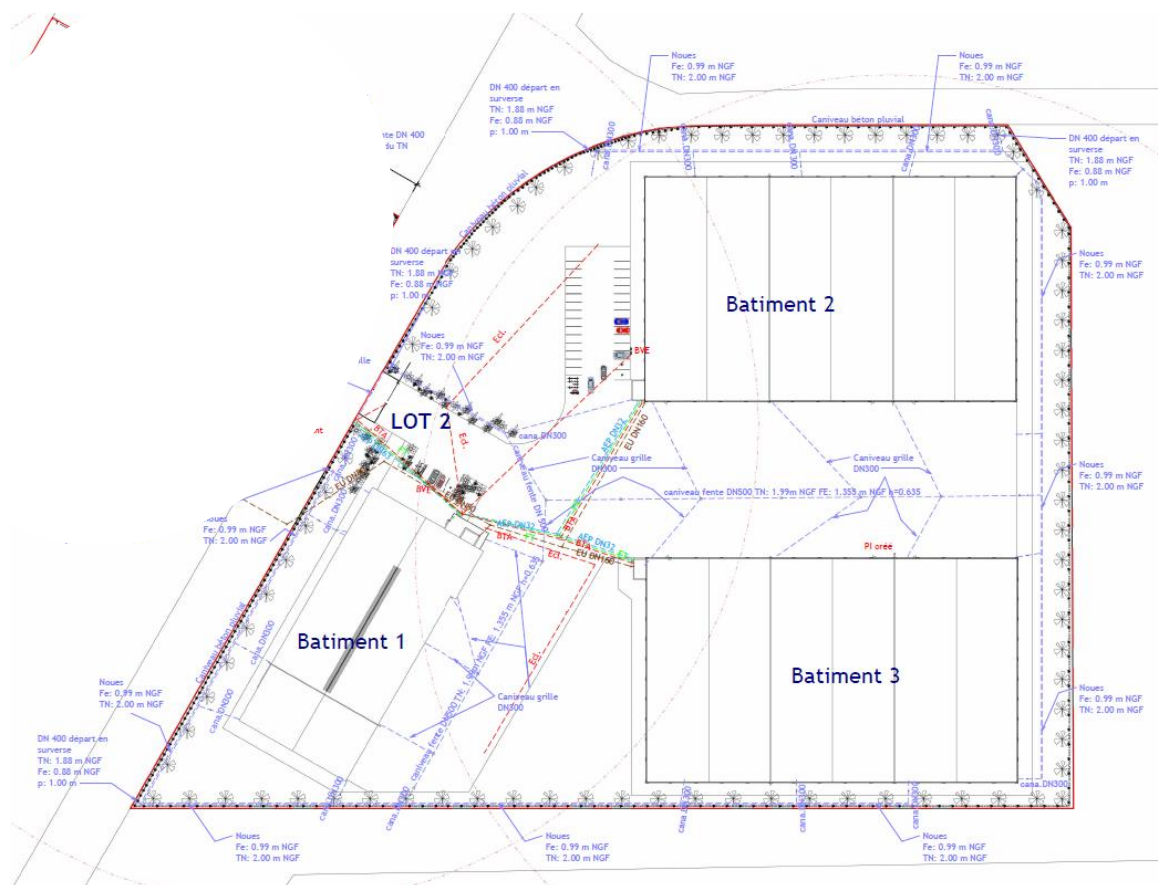
- les deux tiers de la toiture du hangar 2b : 0.217 m³/s
- la moitié de l'espace vert Qp10 : 0.025 m³/s

La capacité nominale d'une noue enherbée de 0.30m de profondeur, 1.50 m de largeur en gueule avec une pente de 0.5 % est de l'ordre de 287 l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.

La canalisation de rejet devra évacuer le débit de pointe de la pluie décennale soit 639 l/s, elle pourra reprendre les eaux de ruissellement de :

- la toiture du hangar 1c : 0.149 m³/s
- la toiture du hangar 2b : 0.325 m³/s
- la voirie lourde : 0.116 m³/s
- l'espace vert : 0.049 m³/s

La capacité nominale d'un caniveau à fente DN600 posé à 1%est de l'ordre de 769l/s ce qui permet d'évacuer une Q10.



II.2.2. Description des ouvrages et équipements

Le séparateur à hydrocarbure sera en matériau composite de type résine polyester chargée de fibre de verre et assemblé sur fonds bombés pour obtenir une bonne résistance mécanique. Les propriétés physico chimiques des matériaux utilisés permettront de résister aux eaux salines.

L'unité de traitement sera composée de :

- Un regard de régulation qui permettra aux eaux d'être dirigées vers l'unité de traitement à débit constant. En cas de forte pluie, les eaux seront surversées vers le bypass.
- Une vanne de régulation de débit à flotteur caractérisée par :
 - o Une fermeture progressive de l'orifice par un diaphragme relié à un flotteur ;
 - o L'atteinte du débit de consigne dès la mise en charge de l'orifice ;
- Une vanne murale de sectionnement en entrée du regard de régulation. En cas d'accident majorant (gros déversement d'hydrocarbure), le regard de régulation pourra être isolé à l'aide d'une vanne murale.
- Une unité de traitement qui comprend :
 - o Débourbeur :
Le débourbeur assurera la séparation gravitaire des matières lourdes. Il sera équipé en sortie d'un dégrilleur à barreaux inclinés grossier pour protéger les alvéoles.

Il sera également équipé d'une vanne de sectionnement en entrée pour pouvoir isoler l'unité de traitement.

Le débourbeur sera équipé d'une trappe amovible permettant l'accès aux boues piégées et au nettoyage du dégrilleur.

○ Séparateur à hydrocarbure :

Le séparateur à hydrocarbure a pour objectif la décantation des particules fines et la flottation des hydrocarbures. Le fonctionnement retenu est un séparateur lamellaire qui opère la dépollution des eaux par séparation :

- À co-courant pour les hydrocarbures en utilisant le phénomène de coalescence
- À contre-courant pour la décantation des MES.
- Les structures lamellaires seront en polypropylène avec une grande résistance mécanique et une inertie chimique importante. Elles seront amovibles et accessibles. Les cellules auront un rayon suffisant pour éviter le colmatage des cellules tout en assurant la décantation (diamètre hydraulique supérieur à 20mm). Les cadres supports et kits de fixation des cellules lamellaires seront en acier inoxydable 316L ;
- Un dispositif d'obturation automatique composé d'un clapet monté sur un flotteur taré à la densité des hydrocarbures. Le flotteur suivra la couche d'hydrocarbures jusqu'à obturation lorsque la capacité de stockage est atteinte. Il permettra la fermeture du séparateur en cas de problème (absence d'entretien ou déversement accidentel) et ainsi évitera le relargage des hydrocarbures (évacuation vers le milieu naturel) ;
- Un dispositif de vidange
- D'un dispositif d'alarme automatique (sondes) afin d'aider à la bonne gestion de l'ouvrage. Ce dispositif de surveillance assurera au minimum les fonctions suivantes :
 - Détection du niveau maximum en hydrocarbure : capacité d'accumulation maximale hydrocarbures atteinte ;
 - Détection du niveau haut de liquide lorsqu'une butée à flotteur anticipe un débordement ;
 - Détection du niveau de boues en fond de séparateur/débourbeur : capacité d'accumulation maximale de boue atteinte.

L'unité de traitement des eaux de carénage pourra être de type CAREN® 72 de chez Saint Dizier. Elle permet de traiter 72m³/h soit 14% de plus que notre débit bimensuel calculé précédemment.

Cet équipement aura les caractéristiques suivantes :

- Cuve en composite polyester
- Décantation lamellaire sur nids d'abeilles en polypropylène à très faible charge hydraulique superficielle (0,1 m/h par temps sec)
- Rétention en liquides légers (hydrocarbures), avec siphon
- Filtration multicouches à base de matériaux recyclés, extractibles sans vidange.
- Dispositif ASPIBOU® inclus pour une exploitation simplifiée

- Puits d'accès Ø 800 et Ø 1000
- Dispositif d'obturation automatique - OBTAUTO200 ou 300
- Système d'alarme hydrocarbures optique et acoustique avec capteur boues
- Dégrillage manuel de 40 mm d'entrefer en INOX 316 L

Selon les données fournisseurs, cet équipement permet d'atteindre les objectifs de valeur de rejet suivants :

- MES < 100 mg/l
- DCO < 300 mg/l
- Hydrocarbures < 10 mg/l

II.3. Phasage des travaux

Les travaux seront réalisés suivant le phasage ci-dessous :

- Installations chantier,
- Démolition béton, enrobés et dégagement des emprises,
- Réalisation des tranchées et passage des réseaux y compris cuves et système de traitement des eaux
- Remodelage des terrains et des pentes
- Réalisation des fondations des 3 bâtiments et de la potence
- Réalisation des clôtures
- Construction du bâtiment « bureaux » et d'un hangar en simultanée
- Réalisation des VRD
- Réalisation des espaces verts Lot A
- Réalisation du second hangar
- Réalisation des espaces verts Lot B
- Travaux de finition.

III. MODALITES DE CHANTIER

III.1. Périodes et planning

La durée des travaux est estimée entre 18 à 24 mois selon les aléas chantier notamment de fourniture actuellement. Le démarrage des travaux se fera dès l'obtention des autorisations (courant 2024).

III.2. Emprises

L'emprise totale de la parcelle du projet représente une surface d'environ 5,8ha hectares.

L'emprise des bâtiments au sol représente 21 325m².

La surface des zones imperméabilisées (hors bâtis), aire technique, voirie, parkings, représente 24 215m² au sol.

IV. MONTANT FINANCIER DE L'OPERATION

Le coût des travaux est estimé à 19,5 M€ HT (23,4 M€ TTC)

V.RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE REGLEMENTAIRE

Suivant l'article R. 214-1 du code de l'environnement et du décret n°2006-881 du 17 juillet 2006 modifiant le décret n°93-743 du 29 mars 1993 relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application de l'article 10 de la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau et le décret n°94-354 du 29 avril 1994 relatif aux zones de répartition des eaux, les travaux d'aménagement sont concernés par les rubriques suivantes :

Rubrique	Intitulé des opérations concernées	Régime
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface des écoulements pluviaux interceptés par le projet étant compris entre 1 et 20 ha	Déclaration Surface de 5,8 hectares
2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, le flux total de pollution étant supérieur ou égal au niveau de références R1 pour au moins l'un des paramètres.	Sous le seuil

Justification des rubriques :

2.1.5.0

La surface totale de la parcelle projet est de 5,8 ha.

La topographie est globalement plate dans les alentours du projet, des caniveaux existent le long des routes, qui captent les écoulements pluviaux, les écoulements côté Nord ont tendance à aller se rejeter dans le canal. Ainsi, nous considérons que la surface de bassin versant interceptée par le projet correspond à la surface de la parcelle.

2.2.3.0

En phase d'exploitation, il y aura six jets haute pression (20L/min) qui seraient susceptibles de fonctionner en même temps au maximum, soit un débit de 7,2m³/h pendant 8h (estimation maximale).

Les eaux ruisselantes sur l'aire technique, eaux des jets sous pression et eaux pluviales, seront pré-traitées avant rejet. Le traitement consiste en un passage des eaux de l'aire technique dans un décanteur / débourbeur / séparateur d'hydrocarbures. Les eaux après traitement, seront rejetées dans le canal.

Le débit pris pour les calculs, correspond au débit maximisé : les 6 jets haute pression fonctionnent toute la journée, avec une pluie bimensuelle d'une durée de 1h dans la journée. Le débit pris en compte dans les calculs est de 120 m³/j (7,2 m³/h pendant 8h et 62,28 m³/h pendant 1h). Les concentrations maximales acceptables pour rester sous les seuils R1, ont été calculées et sont présentées ci-dessous. Les engagements constructeurs sont compatibles

Création d'un parc de stationnement de bateaux – Port Saint Louis du Rhône – Dossier
déclaration – version V2

avec le respect des seuils, a priori. Un suivi des rejets sera réalisé au démarrage de l'installation pour s'assurer qu'ils restent conformes.

débit	120	m3/j		
paramètres	Concentrations maximales		Flux rejeté (R1)	
MES	75	g/m3 ou mg/l	9	kg/j
DCO	100	g/m3 ou mg/l	12	kg/j
HCT	0,83	g/m3 ou mg/l	0,0996	kg/j
azote total	10	g/m3 ou mg/l	1,2	kg/j
phosphore total	4	g/m3 ou mg/l	0,3	kg/j
mercure	0,87	mg/m3 ou µg/l	104,4	mg/j
cadmium	1	mg/m4	120	mg/j
arsenic	10,3	mg/m5	1236	mg/j
plomb	15	mg/m6	1800	mg/j
nickel	50	mg/m7	6000	mg/j
cuivre	12,5	mg/m8	1500	mg/j
chrome	42,5	mg/m9	5100	mg/j
zinc	97,5	mg/m10	11700	mg/j

PIECE 4 : DOCUMENT D'INCIDENCE SUR L'EAU

I. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

I.1. Milieu physique

I.1.1. Climat

La commune de Port Saint Louis du Rhône se situe dans le département des Bouches-du-Rhône bénéficiant d'un climat de type méditerranéen caractérisé par une période estivale sèche (de mai à août) suivie d'un hiver assez doux.

La station météorologique la plus proche du site et la plus représentative est celle de Marignane, au Nord-Est du site. On trouvera ci-après les relevés fournis par Météo-France au niveau de cette station, enregistrés pour la période 1981-2010.

Températures-(°C)	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Maximales-extrêmes	19,9	22,1	25,4	29,6	34,9	37,6	39,7	39,2	34,3	30,4	25,2	20,3	29,9
Maximales-moyennes	11,4	12,5	15,8	18,6	22,9	27,1	30,2	29,7	25,5	20,9	15,1	11,9	20,2
Moyennes	7,2	8,0	11,0	13,9	18,0	21,9	24,8	24,4	20,6	16,7	11,2	8,0	15,5
Minimales-moyennes	2,9	3,6	6,2	9,1	13,1	16,6	19,4	19	15,7	12,4	7,2	4	10,8
Minimales-extrêmes	-12,4	-16,8	-10	-2,4	0	5,4	7,8	8,1	1	-2,2	-5,8	-12,8	-3,4

Figure 2 : Statistiques « Températures » 1981-2010 de la station de Marignane (Source : Météo-France)

Comme le montre le tableau 3, les températures moyennes mensuelles sont comprises entre 7,2°C en janvier et 24,8°C en juillet. La température moyenne annuelle est de 15,5°C, ce qui est plutôt élevé comparé au niveau national. L'amplitude thermique annuelle est relativement forte, puisque les températures peuvent aller de 2,9°C de moyenne mensuelle minimale en janvier, à 30,2°C de moyenne mensuelle maximale en juillet. Quant aux records de températures, ils sont de -16,8°C pour la minimale en février, et de 39,7°C pour la maximale en juillet.

I.1.1.a. Précipitations

Précipitations	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Cumul-(mm)	47,2	54,0	43,7	47,9	42,3	27,8	13,7	29,3	46,7	77,6	58,4	55,8	544,4
Hauteur-maximale-en-24h-(mm)	63,0	54,2	41,2	65,7	62,0	43,0	51,6	85,6	96,0	161,3	64,0	52,3	161,3
Nombre-de-jours-avec-pluies->10-mm	1,5	1,7	1,4	1,3	1,3	1,0	0,4	1,0	1,4	1,9	2,0	1,6	16,5

Figure 2 : Statistiques « Précipitations » 1981-2010 de la station Marignane (Météo-France)

Le climat du secteur est relativement sec, avec environ 550 mm de pluie par an. La saison la plus pluvieuse correspondant à l'automne où les moyennes mensuelles sont mesurées aux alentours de 70 mm entre septembre et octobre. Le mois le plus sec est juillet, avec une hauteur moyenne de précipitations de 13,7 mm.

Le régime des précipitations est également caractérisé par la possibilité de pluies exceptionnelles, au cours desquelles la hauteur d'eau tombée en 24 heures peut-être assez largement supérieure à la hauteur moyenne mensuelle. Tout au long de l'année, la fréquence des pluies est assez régulière puisque que l'on observe entre 1 et 2 jours de précipitations supérieurs à 10 mm par mois. Une légère augmentation du nombre de jours pluvieux est notable en automne, entre octobre et novembre.

I.1.1.b. Vents

Vents	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Nombre-moyen-de-jours-avec-rafale->16-m/s-(soit-57,6-km/h)	10,7	8,2	10,4	11,1	5,8	7,0	8,5	6,1	6,7	8,0	8,7	9,1	100,3
Rafale-maximale-de-vent-(m/s)	130	122	130	119	101	115	112	162	137	119	112	119	162

Figure 2 : Statistiques « Vents » 1981-2010 de la station de Marignane (Météo-France)

Création d'un parc de stationnement de bateaux – Port Saint Louis du Rhône – Dossier déclaration – version V2

La période entre les mois d'octobre et d'avril est la période la plus ventée, avec le plus grand nombre de jours présentant des rafales supérieures à 57,6 km/h. Les données recueillies sur la rose des vents se basent sur les observations réelles de la station météo à Marseille-Marignane/Etang Berre, entre octobre 2000 et mai 2018. Les données concernant le régime des vents dans la région de Marignane-Marseille fait apparaître que la quasi-totalité des vents souffle en direction du Sud-est. Il s'agit du Mistral de la Provence, un vent régional froid (surtout en température ressentie) et généralement sec, qui souffle du Nord et s'oriente Nord-ouest. Les vents d'Est ou Sud-est, moins fréquents que le Mistral, sont aussi violents. De plus, ils précèdent ou accompagnent de fortes précipitations.

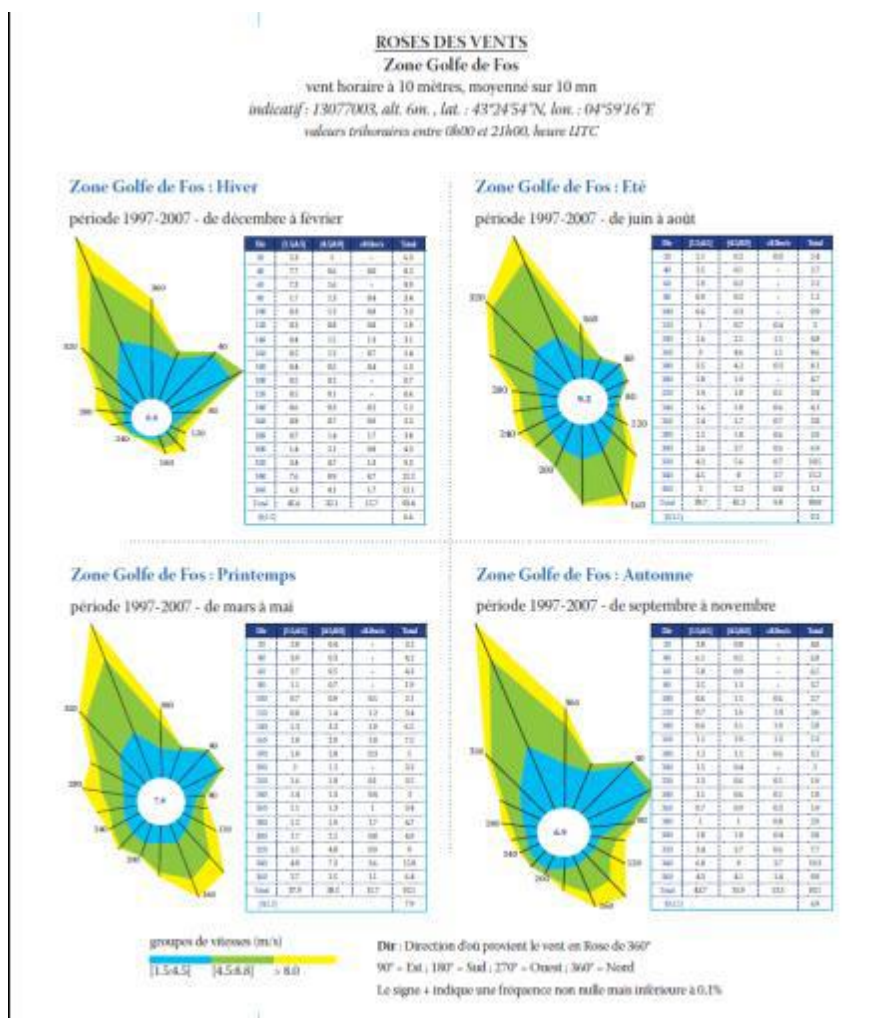


Figure 2 : Rose des vents à la station météo Marseille-Marignane/Etang Berre (Source : Windfinder)

La commune de Port Saint Louis du Rhône bénéficie d'un climat méditerranéen caractérisé par une période estivale sèche et chaude, des précipitations plus importantes en automne, ainsi que des vents dominants orientés en direction du Sud-est.

I.1.2. Topographie

La parcelles des deux lots sont relativement planes, une étude topographique a montré que les altitudes du lot A étaient comprises entre 1,32 et 2,04m NGF. Les altitudes du lot B sont comprises entre 1,19 et 1,92 m NGF.

Sur ce plan, le caniveau béton pluvial est visible entre le long de la route longeant le lot B.

I.1.3. Sol et sous-sols

La carte géologique indique que fond géologique de la parcelle est composé de la formation holocène : limons, silts et sables (FzR)

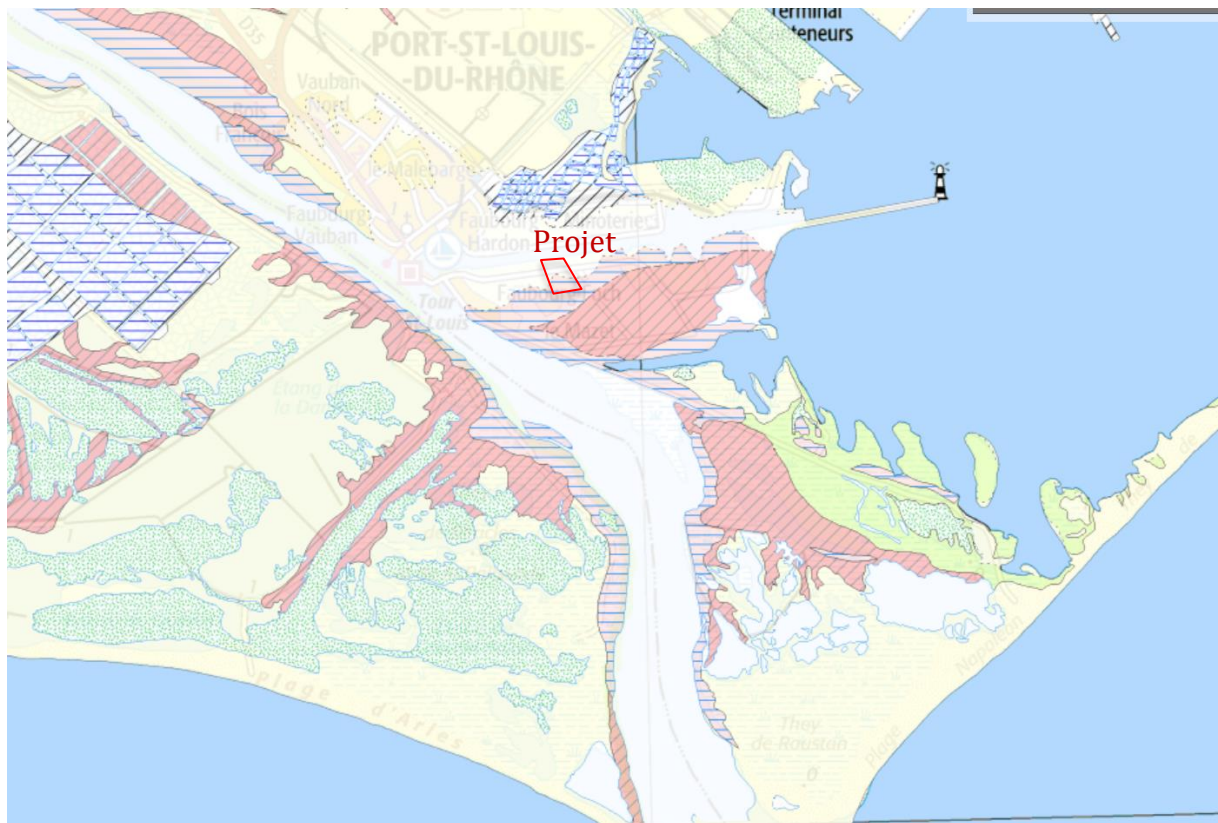


Figure 3 : Carte géologique (info terre)

La consultation de la base de données des sites industriels (BASIAS) indique que :

- Le terrain d'assiette n'a pas d'activité industrielle actuelle ou passée recensée
- Les activités recensées à proximité sont :
 - o PAC1303163 : activité terminée Shell
 - o PAC1313059 : activité terminée « huiles goudrons et dérivées et Société méditerranéenne des Dérivés hydrocarbures GEDEMER

La consultation de la base de données des sols pollués ou potentiellement pollués (BASOL) indique qu'un site potentiellement pollué est situé non loin de la parcelle du projet, d'autres sites sont situés sur l'autre rive du canal Saint-Louis.



Figure 5 : Sols pollués ou potentiellement pollués BASOL (info terre).

La carte d'occupation des sols indique que le projet est prévu sur une parcelle présentant :

- Un site industriel abandonné (bâtiment déjà démolé)
- Des prés salés sansuire
- Une trame boisée
- Une route

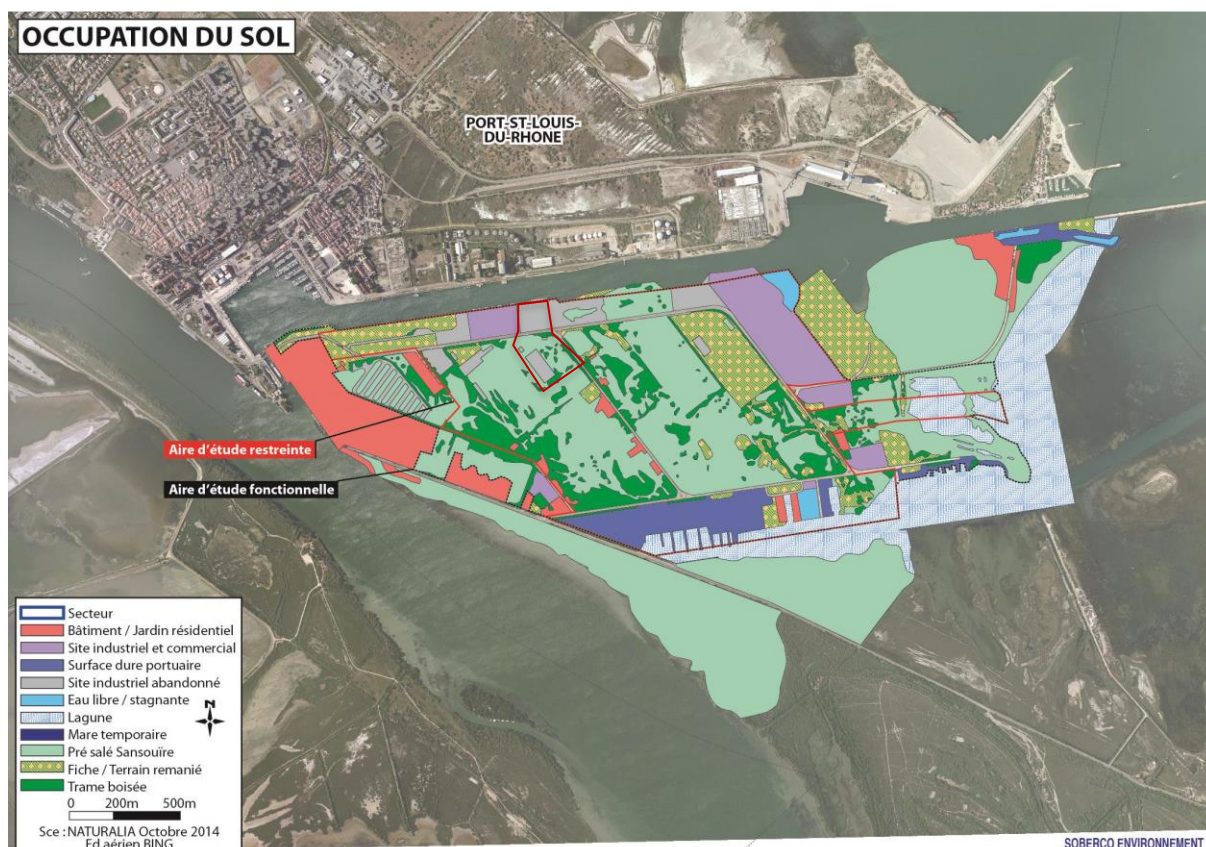


Figure 6 : carte occupation des sols

I.2. Milieu récepteur

Le milieu récepteur, le canal Saint-Louis, est un canal de jonction par dérivation est situé à l'est du Grand Rhône. Il prend ses eaux à hauteur de Port-Saint-Louis-du-Rhône, et relie le canal de Marseille au Rhône et le golfe de Fos au Rhône. Avec 6 m de profondeur et 50 m de largeur, il peut accueillir de gros gabarits et de petits plaisanciers. Après avoir passé l'écluse de Port-Saint-Louis, près de la tour Saint-Louis du Rhône, les bateaux traversent un grand bassin de 14 hectares (ancien port, aujourd'hui port de plaisance). Le cheminement continue entre les quais de la zone industrielle pour aboutir au second bassin, le bassin des Tellines. L'arrivée dans le golfe est signalée par un phare, au bout de la jetée.

Le canal Saint-Louis permet une liaison entre la masse d'eau de transition : FRDT20 « Grand Rhône, du seuil de Terrin à la Méditerranée » et la masse d'eau Côtière FRDC04 « Golfe de Fos ».

Le grand Rhône du seuil de terrain à la méditerranée, a un objectif d'atteinte du bon état écologique des eaux en 2027 et le bon état chimique est atteint depuis 2015.

Le golfe de Fos a un objectif d'atteinte du bon état écologique des eaux en 2027 et a atteint le bon état chimique des eaux en 2021.

I.3. Milieu naturel

I.3.1. Zonages

Les zones réglementaires ou d'intérêt ci-après sont présentes dans les environs du projet.

I.3.1.a. Réseau Natura 2000

La zone de projet n'est pas située en zone Natura 2000, mais à proximité des zones suivantes :

- Directive Oiseaux FR9310019 « Camargue » : 1,8 km [1]
- Directive habitats FR9301590 « Le Rhône aval » : 1,5km [2]
- Directive Oiseaux FR9312001 « Marais entre Crau et Grand Rhône » : 3,8km [3]
- Directive habitats FR9301596 « Marais de la vallée des Baux et marais d'Arles » : 6,8km [4]

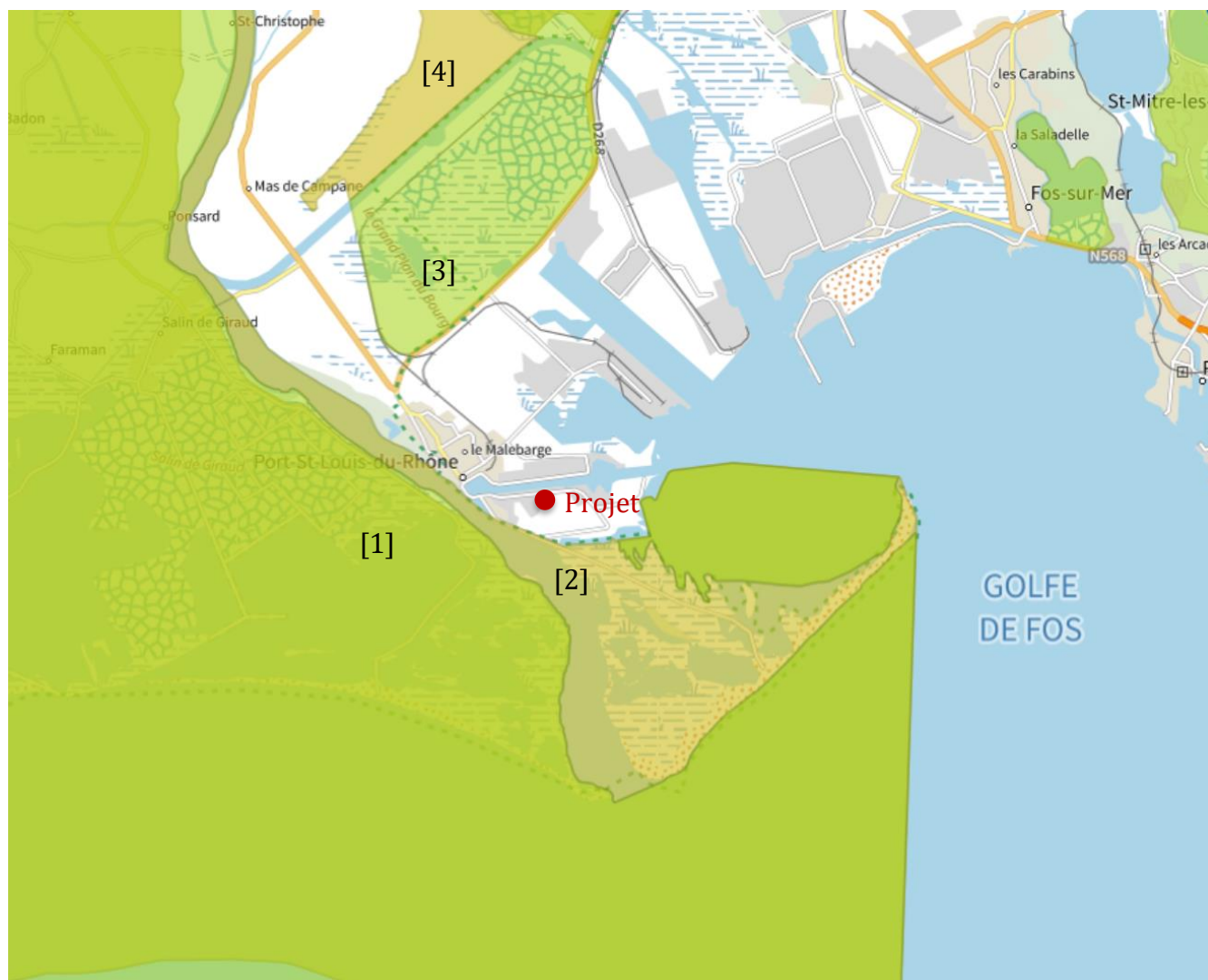


Figure 7 : localisation des sites Natura 2000 (géoportail)

i. FR9310019 - CAMARGUE

Le delta de Camargue est une vaste plaine alluviale parsemée d'étangs et de lagunes. Elle s'est formée à l'issue de la dernière glaciation quaternaire (Wurm). Les groupements végétaux sont agencés en une mosaïque complexe, déterminée essentiellement par la présence et l'abondance de l'eau et du sel. Ils se déclinent en communautés halophiles et halonitrophiles, prés salés méditerranéens, steppes salées, dunes, étangs eutrophes, matorrals à Genévrier de Phénicie. La zone marine présente de faibles pentes et constitue la partie orientale du plateau du golfe du Lion.

Le delta de Camargue constitue une zone humide d'importance internationale pour la reproduction, l'hivernage et la migration de nombreuses espèces d'oiseaux. Près de 370 espèces fréquentent le site, dont plus de 80 espèces d'intérêt communautaire. Cette richesse exceptionnelle est liée à la position géographique du delta (zone côtière méditerranéenne, au carrefour d'axes migratoires) mais également à l'originalité de certains milieux naturels (lagunes, marais, roselières, sansouires, dunes...) et à leur grande étendue spatiale.

- présence de l'unique colonie française de Flamant rose.

- importantes colonies de laro-limicoles et de hérons arboricoles / paludicoles, souvent en effectifs d'importance nationale.
- présence d'espèces nicheuses rarissimes ou très localisées à l'échelon national : Crabier chevelu, Grande Aigrette, Ibis falcinelle, Spatule blanche, Talève sultane, Glaréole à collier, Sterne hansel, Mouette mélanocéphale, Goéland railleur, etc.
- zone d'hivernage d'importance internationale, accueillant chaque année des milliers d'oiseaux d'eau, notamment des canards et des foulques.
- zone très importante comme étape migratoire automnale et printanière. Pour de nombreuses espèces, la Camargue est la dernière halte terrestre avant le franchissement de la mer en automne, ou le premier havre de repos après la traversée maritime au printemps.

La partie marine (couvrant 141 793 ha, soit 64 % de la ZPS) constitue une zone de forte productivité biologique, utilisée comme aire d'alimentation, de stationnement et de repos par diverses espèces d'oiseaux marins ou littoraux. Elle constitue notamment :

- une zone d'alimentation en période de reproduction pour diverses espèces nichant à proximité, notamment les laro-limicoles ;
- une zone d'hivernage significative pour le Fou de Bassan, le Grand cormoran, le Pingouin torda, le Grèbe huppé, les Plongeurs (3 espèces dont le Plongeur arctique, le plus régulier), les macreuses noires et brunes. Les abords du They de la Gracieuse constituent une zone d'hivernage du Harle huppé et de l'Eider à duvet ;
- une zone d'alimentation importante pour le Puffin cendré et le Puffin yelkouan. Ces espèces pélagiques fréquentent principalement la zone au large, mais peuvent également se rapprocher des côtes par fort vent marin.

La vulnérabilité de cette zone passe par :

- l'artificialisation et banalisation des milieux par rupture des cycles naturels.
- la pollution des eaux et des sols (industries voisines, intrants agricoles, insecticides, plomb...).
- l'expansion d'espèces végétales introduites : Jussies (*Ludwigia grandiflora*, *Ludwigia peploïdes*), Baccharis ou Sénéçon en arbre (*Baccharis hamilifolia*), Herbe de la Pampa (*Cortaderia selloana*).
- l'abandon de l'exploitation des salins, accueillant de nombreuses colonies de laro-limicoles.
- la surfréquentation touristique de certains secteurs sensibles.

ii. FR9301590 - LE RHÔNE AVAL

Le Rhône constitue un des plus grands fleuves européens. Dans sa partie aval, il présente une grande richesse écologique, notamment plusieurs habitats naturels et espèces d'intérêt communautaire. Grâce à la préservation de certains secteurs, de larges portions du fleuve sont exploitées par des espèces remarquables, notamment par le Castor d'Europe et diverses espèces de poissons.

L'axe fluvial assure un rôle fonctionnel important pour la faune et la flore : fonction de corridor (déplacement des espèces tels que les poissons migrateurs), fonction de diversification (mélange d'espèces montagnardes et méditerranéennes) et fonction de refuge (milieux naturels relictuels permettant la survie de nombreuses espèces).

Les berges sont caractérisées par des ripisylves en bon état de conservation, et localement très matures (présence du tilleul). La flore est illustrée par la présence d'espèces tempérées en limite d'aire, d'espèces méditerranéennes et d'espèces naturalisées.

Les principales menaces sont d'une part le défrichement de la ripisylve, d'autre part l'eutrophisation des lônes et l'invasion d'espèces d'affinités tropicales : *Eichornia crassipes* (Jacinthe d'eau), *Pistia stratiotes* (Laitue ou salade d'eau), *Ludwigia peploides* (Jussie : dans les eaux) et *Amorpha fruticosa* (*Amorpha* faux indigo : au sein des ripisylves).

iii. FR9312001 - MARAIS ENTRE CRAU ET GRAND RHÔNE

Le site fait partie du complexe humide de la Camargue et présente donc une forte richesse avifaunistique :

- plus de 300 espèces d'oiseaux observées, dont plus de 60 espèces d'intérêt communautaire;
- une des seules populations naturelles d'Oie cendrée nichant en France;
- présence de toutes les espèces métropolitaines de hérons, formant d'importantes colonies et fréquentant l'ensemble du site pour s'alimenter.
- présence de vastes roselières (environ 1000 hectares), permettant la nidification de diverses espèces paludicoles.
- jusqu'à 35 000 canards en hiver (soit près d'un quart des canards hivernants sur le delta de Camargue);
- un site important pour la migration de nombreuses espèces, notamment des passereaux paludicoles;

Le site présente un intérêt d'ordre national à international pour une vingtaine d'espèces.

Certaines espèces d'intérêt communautaire nichent hors périmètre mais fréquentent régulièrement le site pour s'alimenter : Circaète Jean-le-Blanc, Faucon crécerellette, Ganga cata, Grand-duc d'Europe.

La vulnérabilité de ce site s'explique par :

- la pollution des eaux et des sols (industries voisines, intrants agricoles, insecticides, plomb...).
- l'expansion d'espèces végétales introduites : Jussies (*Ludwigia grandiflora*, *Ludwigia peploides*), *Baccharis* ou Sèneçon en arbre (*Baccharis hamilifolia*), Herbe de la Pampa (*Cortaderia selloana*).
- la surfréquentation de certains secteurs sensibles.

- du fait du caractère industriel à fort développement de ses abords (zone industrialo-portuaire de Fos), le site est concerné par divers aménagements existants ou en projet (canaux, voiries, lignes électriques, éoliennes, etc). Ces aménagements devront s'inscrire dans une logique de développement durable.

iv. FR9301596 - MARAIS DE LA VALLÉE DES BAUX ET MARAIS D'ARLES

Le site est situé à l'interface entre le delta de Camargue, la plaine de la Crau et la chaîne des Alpilles. L'un de ses principaux intérêts réside dans la diversité et l'étendue des milieux aquatiques présents (4400 ha). Parmi ceux-ci, on relèvera les superficies remarquables de marais à marisques (900 ha) et de roselières (>1000 ha). Plusieurs habitats présentent un intérêt particulier pour la faune invertébrée et la flore : les mares temporaires méditerranéennes, les sources oligotrophes basiques, les eaux oligo-mésotrophes calcaires.

L'intérêt biologique du site réside également en la présence d'espèces animales devenues rares (ex. : Cistude d'Europe), la présence d'espèces végétales rares en région méditerranéenne (Gentiane des marais, Thélyptéris des marais) et la seule station française d'une espèce de plante (Germandrée de Crau).

Le site est d'autre part très important pour l'avifaune, avec la présence d'espèces menacées mondialement (Aigle criard, Faucon crécerellette) ou au niveau communautaire (Butor étoilé, Ibis falcinelle, Aigle de Bonelli, Vautour percnoptère, Ganga cata, Glaréole à collier, etc).

Loutre (*Lutra lutra*) : Autrefois courante, elle était citée à Beauchamp, à l'étang des Aulnes et aux marais du Vigueirat (jusqu'aux années 1960). Une population relictuelle se serait maintenue sur le canal du Vigueirat à hauteur du marais de Meyrannes jusqu'au début des années 1990. En novembre 2012, des indices de présence (épreintes) ont été trouvés dans le marais du Vigueirat. Des prospections complémentaires seront à réaliser afin de déterminer si cette présence est liée à une réelle recolonisation de la zone par l'espèce ou si ces indices proviennent d'un individu erratique.

Gomphe de Graslin (*Gomphus graslinii*) : selon étude 2014 (A Rocha), découverte d'une population autochtone, la première découverte en PACA (auparavant seules des observations ponctuelles avaient été faites, Etienne Iorio 2010-2012). Six individus mâles différents ont été contactés lors de 2 prospections spécifiques effectuées fin juin 2014 sur le canal de la Vallée des Baux (3 ind à chaque sortie). L'analyse des photographies confirme qu'il s'agit bien d'individus différents. Quelques exuvies trouvées également début juillet 2014 en amont, d'où une forte suspicion de reproduction sur le site. De manière plus ponctuelle, observé également en amont, au niveau du marais de l'Ilon (1 ind à chaque fois). La dynamique locale de l'espèce semble progressive.

Les principales problématiques identifiées sur le site sont la pollution de l'eau (notamment par fertilisation agricole, pesticides, rejets domestiques, macrodéchets, rejets atmosphériques), la modification de l'hydrologie des zones humides (drainage, irrigation, endiguements), le maintien des pratiques agricoles garantes du bon état de conservation des habitats (notamment élevage extensif, foin de Crau), le développement des réseaux (ex. : autoroute), la prolifération de plantes exotiques envahissantes (jussies, baccharis).

I.3.1.b. ZNIEFF

Le site est inclus et proche de ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) :

- ZNIEFF T2 : 930020226 « Golfe de Fos-Sur-Mer » : inclus [1]
- ZNIEFF T2 930012343 « Le Rhône » : 1,5km [2]
- ZNIEFF T2 930012415 « Camargue Fluvio-lacustre et laguno-marine : 1,5km [3]
- ZNIEFF T1 930012432 « They de la gracieuse - they de roustan » : inclus [4]
- ZNIEFF T1 930012420 « They de la palissade » : 1,8km [5]
- ZNIEFF T1 930020505 « Salins de Caban » : 3,2km [6]
- ZNIEFF T1 93M000022 « anse de Carteau » : 1,3km [7]



Figure 8 : localisation des ZNIEFF (géoportail)

i. ZNIEFF de type I « They de la Gracieuse - They de Roustan » (13-100-153) :

Cette zone littorale composée d'un cordon dunaire s'étend sur 1 384 ha dans le département des Bouches-du-Rhône en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Flore et habitats naturels : Les peuplements végétaux du site varient en fonction de la salinité du milieu. On y retrouve des espèces telles que le Lis maritime (*Pancratium maritimum*), le Scirpe piquant (*Schoenoplectus pungens*) et le Panicaut maritime (*Eryngium maritimum*).

Faune : Ce site abrite 4 espèces déterminantes et 12 remarquables. Il est particulièrement attractif pour de nombreux oiseaux affectionnant les eaux saumâtres ou salées ainsi que les espèces paludicoles. Parmi ces peuplements aviens nicheurs on trouve notamment le Butor

étoilé, la Nette rousse et le Chevalier gambette. Outre l'avifaune, la zone est également fréquentée par la Loutre d'Europe.

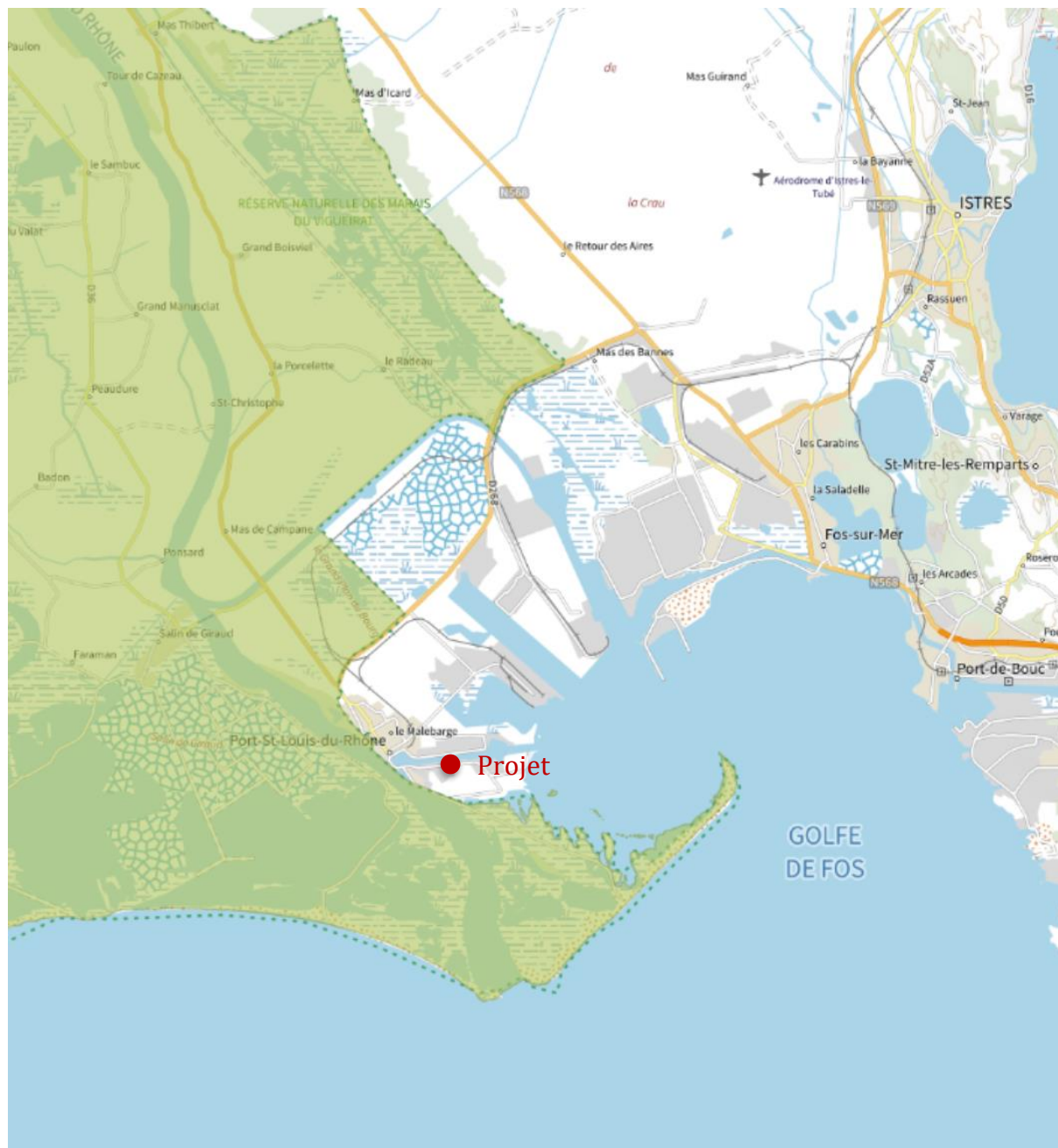
I.3.1.c. Site inscrit

La zone de projet est incluse dans le site inscrit « ensemble formé par la camargue ».

I.3.1.d. Parc naturel régional

La zone de projet est située à 1,2km du le Parc naturel Régional de Camargue (FR8000011).

Création d'un parc de stationnement de bateaux – Port Saint Louis du Rhône – Dossier déclaration – version V2



Delta ouvert sur la Méditerranée, le territoire du Parc naturel régional de Camargue couvre trois communes : Arles, les Saintes-Maries-de-la-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Il s'étend sur plus de 100 000 ha. et 75 km de façade maritime.

La Camargue, «île d'exception», connue dans le monde entier pour ses paysages naturels et sa richesse culturelle, est aussi une terre où travaillent des hommes et des femmes... Ainsi se succèdent marais, champs et rizières ; ainsi se côtoient flamants roses sauvages et taureaux d'élevage.

I.3.2. Faune/flore

La caractérisation de la faune et la flore du site a été faite sur la base d'études disponibles sur la zone, les inventaires ont été effectués lors des études de faisabilité de l'aménagement et du développement du secteur du Mazet en 2015. Ces études ont conduit des orientations d'aménagement globales permettant d'éviter et de réduire les impacts sur le milieu naturel de manière globale (cf. chapitre incidences du projet).

I.3.2.a. Habitat

La cartographie des habitats du secteur du Mazet est présentée ci-dessous. Sur la parcelle du projet on retrouve les habitats suivants :

- Site industriel récemment abandonné
- Fourré méditerranéen à Tamarix
- Complexe de recolonisation de friche à inule visqueuse, fourré subhalophile, pré et steppe salés.

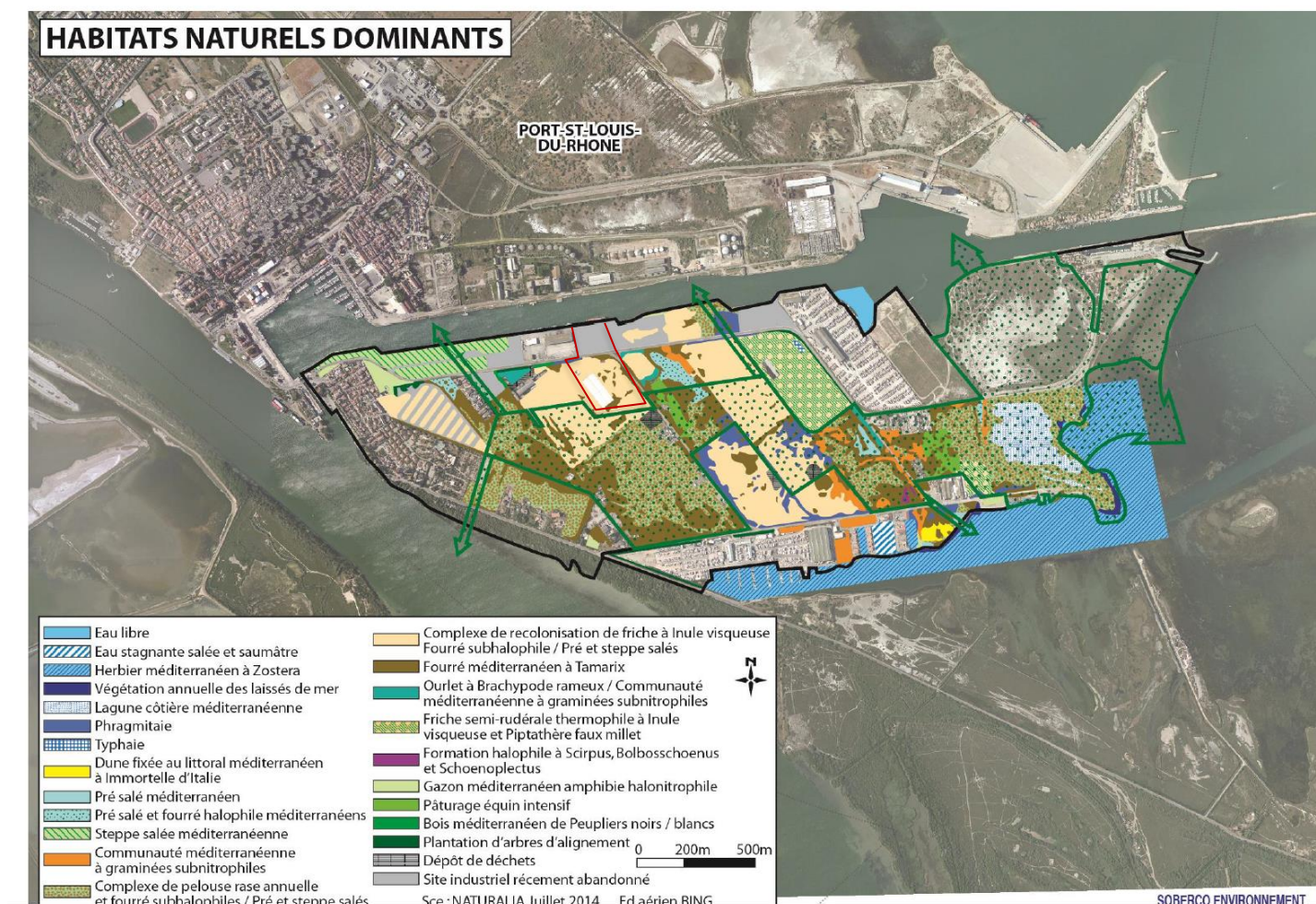


Figure 9 : cartographie des habitats naturels (étude faisabilité pour l'aménagement et le développement d'un pôle nautisme et mer sur le secteur du mazet, San Ouest Provence).

i. F9.3131 - Fourrés ouest-méditerranéens de Tamaris :

Fourrés de *Tamarix gallica*, *Tamarix africana* ou *Tamarix canariensis* des galeries des cours d'eau, des dépressions humides et des marais côtiers légèrement salés de la péninsule Ibérique, du sud et de l'ouest de la France, de la péninsule italienne, des Baléares, de la Corse, de la Sardaigne, des îles Maltaises et de l'Afrique du nord méditerranéenne. Les espèces accompagnatrices comprennent *Scirpus holoschoenus*, *Saccharum ravennae*, *Arundo donax*, *Brachypodium phoenicoides*, *Piptatherum miliaceum*, *Asparagus acutifolius*, *Equisetum ramosissimum*, *Rubia peregrina*, *Rubia longifolia*, *Rubia angustifolia*, *Dittrichia viscosa*.

ii. 1410 Prés salés méditerranéens

Cet habitat regroupe les végétations vivaces qui se développent au sein de substrats (limono-sableux à argileux) méso- à eutrophes subissant une inondation de durée variable par une masse d'eau saumâtre.

I.3.2.b. Faune

Les inventaires réalisés sur le secteur du Mazet ont montré la présence d'espèces animales protégées : oiseaux, chauves-souris, insectes, amphibiens.

Aucune espèce faunistique protégée n'a été observée sur la parcelle d'emprise du projet.

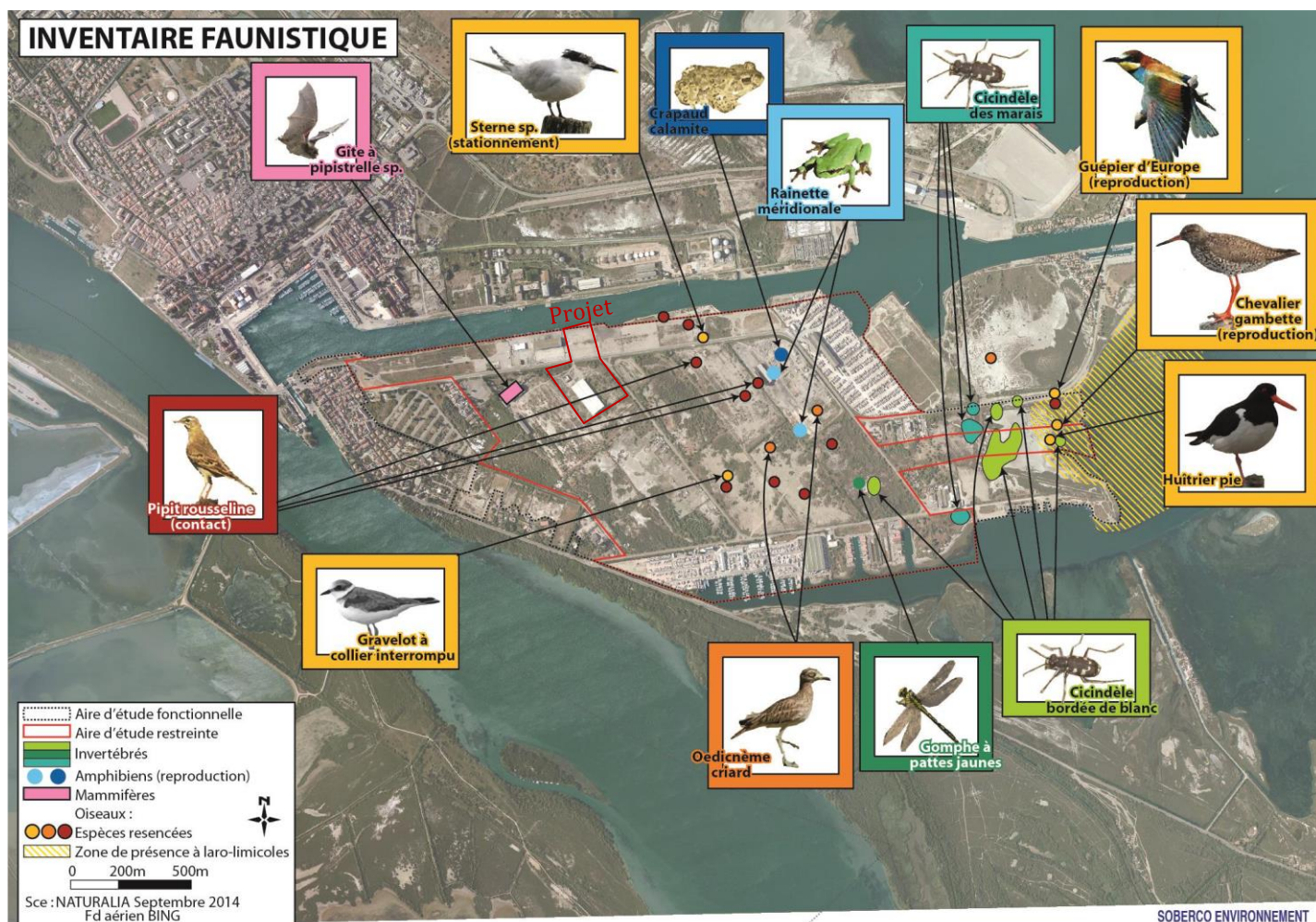


Figure 10 : inventaire faunistique (étude faisabilité pour l'aménagement et le développement d'un pôle nautisme et mer sur le secteur du mazet, San Ouest Provence).

I.3.2.c. Flore

Les inventaires floristiques ont montré la présence d'espèces protégées et d'espèces patrimoniales dans le secteur du Mazet.

Sur la parcelle d'emprise du projet, On peut retrouver l'armoise de France, une espèce patrimoniale, déterminante pour les ZNIEFF.

L'armoise de France se retrouve sur des terrains salés et des marais littoraux. Elle présente des capitules oblongs à réceptacle glabre, des feuilles à segments linéaires, des tiges herbacées mais ligneuses à la base, dressées, donnant un aspect assez strict à la plante.

Elle est inscrite sur la Liste rouge UICN de la flore menacée en France, en catégorie « LC Préoccupation mineure : espèce pour laquelle le risque de disparition de métropole est faible ».

Sa tendance d'évolution en France est stable.

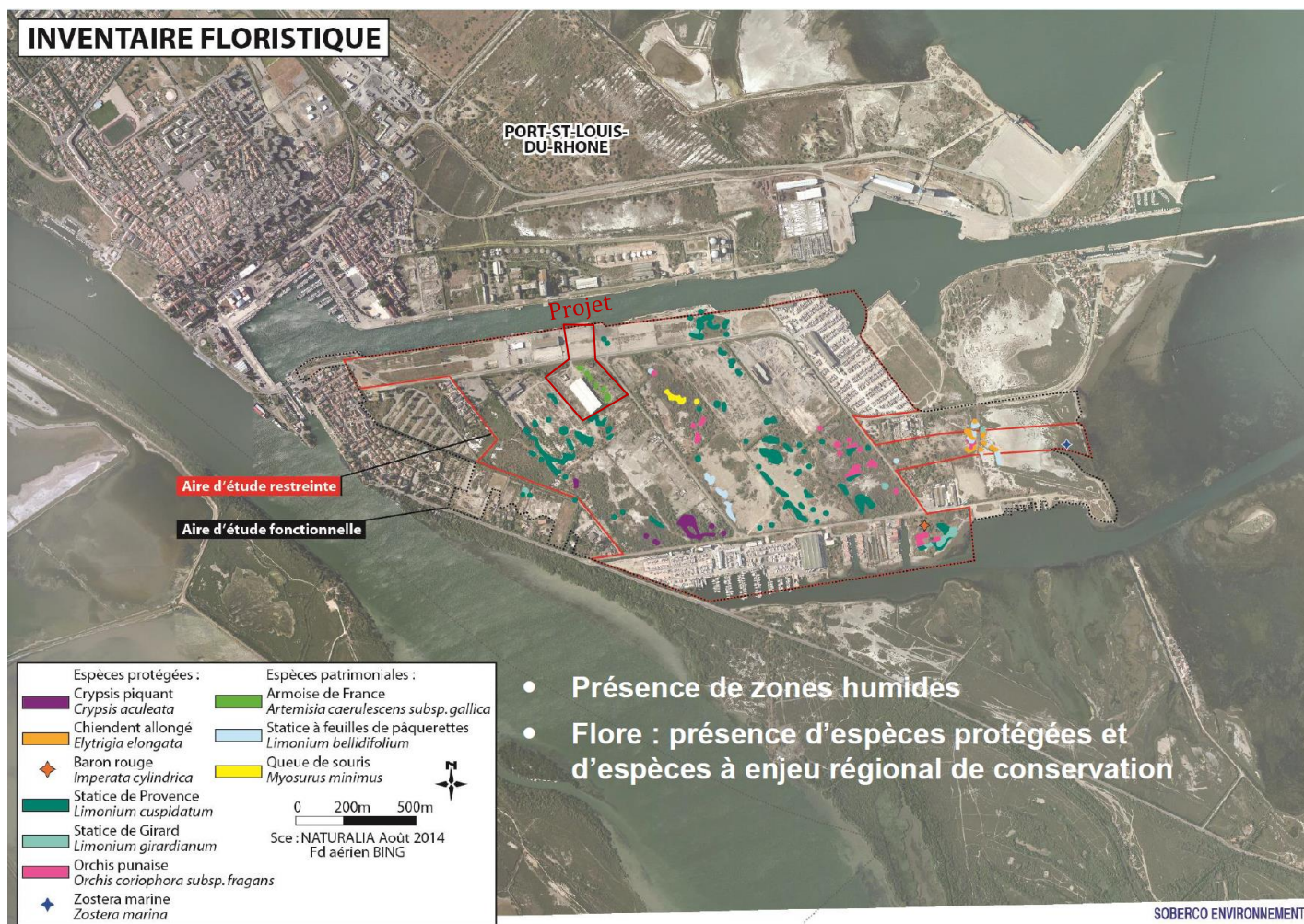


Figure 11 : inventaire floristique (étude faisabilité pour l'aménagement et le développement d'un pôle nautisme et mer sur le secteur du mazet, San Ouest Provence).

I.3.3. Risques

I.3.3.a. Inondation

Le Plan de Prévention des risques d'inondation par débordement du Rhône et submersion marine sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône a été approuvé le 21 juin 2016.



Figure 12 : Extrait de la cartographie du PPRI de Port Saint-Louis du Rhône

La zone de projet est située en B (aléa modéré) et R1ce qui autorise :

➤ La création et l'extension de **bâtiments d'activités économiques** (artisanales, agricoles, commerciales, et industrielles), sous réserve :

- de prévoir un mode de gestion en phase de crise afin d'assurer l'information, l'alerte, l'évacuation et la mise en sécurité des personnes ;
- de ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux et de ne pas aggraver les risques et leurs effets pendant l'inondation ;
- que le premier plancher soit réalisé à au moins 0,30 m au dessus de la cote de référence ;
- que les parties de bâtiments situées en dessous de la cote de référence soient construites avec des matériaux et des équipements insensibles à l'eau ;
- que le stockage des produits polluants soit réalisé 0,30 m au dessus de la cote de référence ;
- que le stockage au niveau du terrain naturel de produits pouvant se mettre en flottaison soit réalisé dans des espaces munis de dispositifs anti-emportement transparents afin d'éviter la création d'embâcles ;
- qu'un dispositif de gestion de crise permette d'évacuer rapidement les matériaux stockés temporairement au niveau du terrain naturel.

Le PPRI impose :

Dans toutes les zones soumises à l'influence de la submersion marine (zones vertes reportées sur la « carte des cotes de référence »), les premiers planchers habitables des constructions doivent être calés à minima à 2.40m NGF. Ce qui correspond à la cote de l'aléa submersion marine avec prise en compte du changement climatique à l'horizon 2100 plus 0.30m de revanche.

I.3.3.b. Séisme

La commune de Port-Saint-Louis du Rhône est localisée sur une zone de sismicité 2, soit une sismicité relativement faible.

Dans cette zone, pour les bâtiments de catégorie d'importance I et II aucune exigence n'est requise en matière de construction parasismique au titre de la réglementation nationale (une

protection parasismique « volontaire » peut toutefois être mise en œuvre. L'évaluation du risque de liquéfaction n'y est pas obligatoire.

I.3.3.c. Feu de forêt

La commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône n'est pas concernée par le PAC feux de forêt daté du 23 mai 2014. En effet, elle fait partie des 9 communes du département qui sont estimées non-soumises à ce risque.

I.3.3.d. Mouvements de terrain

La commune de Port-Saint Louis du Rhône est soumise au risque « mouvement de terrain » par érosion de berges, qui est un phénomène régressif d'ablation de matériaux, dû à l'action d'un écoulement d'eau turbulent fluvial ou marin. Ces zones sont situées le long du Rhône, en dehors de la zone d'emprise du projet.

I.4. Activités et usages

La parcelle d'emprise du projet ne présente actuellement pas d'usages spécifiques, il s'agit d'une friche industrielle.

La zone aux alentours est une zone d'activité économique mixte en lien avec la mer et le développement touristique, mais aussi une zone naturelle. Le secteur du Mazet est visé par une orientation d'aménagement et de programmation du PLU de la ville de Port-Saint-Louis du Rhône. La parcelle de projet est dans une zone destinée à « renforcer les activités liées au nautisme et à la mer »

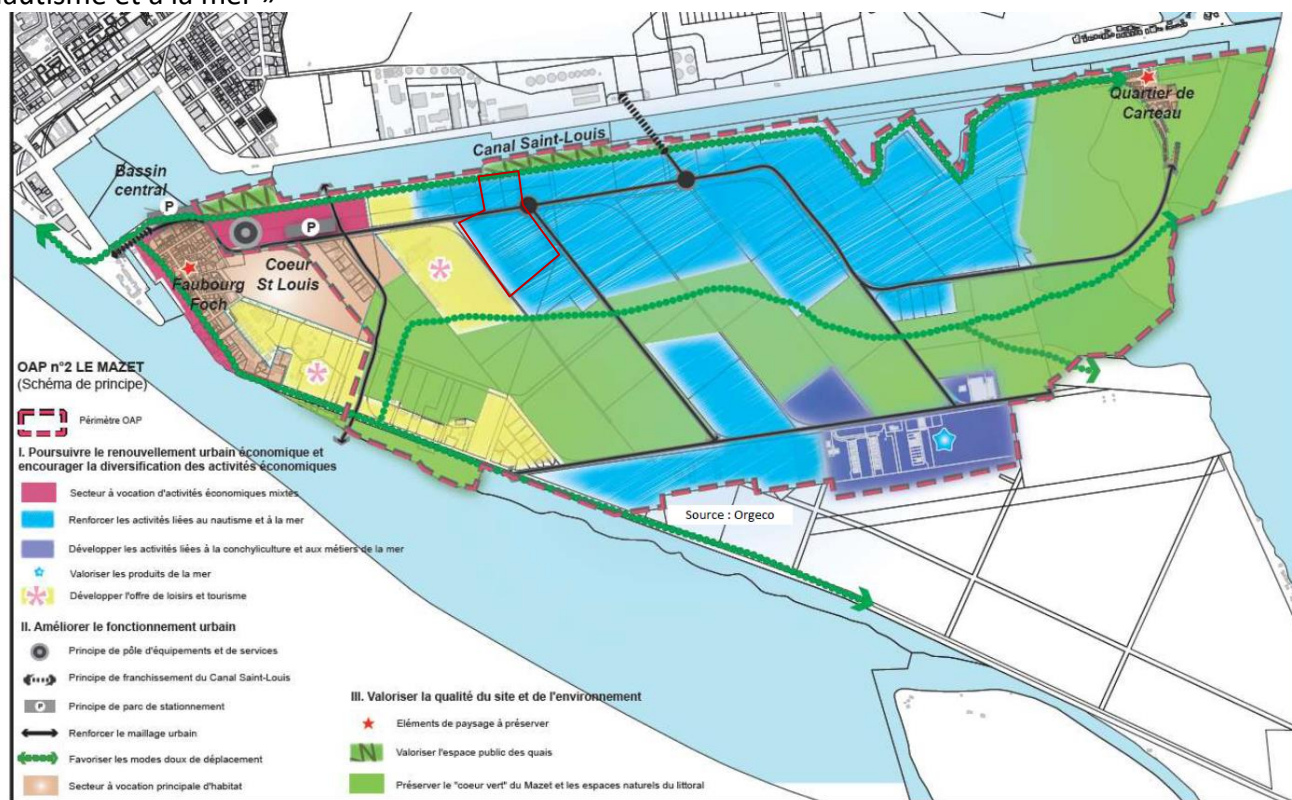


Figure 13 : usages de la parcelle projet et alentours (OAP PLU Port saint Louis du Rhône).

Depuis quelques années, le tourisme industriel connaît un développement. Sur la commune les parcs de moules de Carteau et la conserverie Ferrigno ont ouvert leurs portes au public en offrant des visites de leurs installations suivies de dégustations. Par ailleurs, le GPMM organise des visites des darses en bateau.

II. INCIDENCES DU PROJET ET MESURES ERC

II.1. Incidences sur le milieu physique

II.1.1. Climat

En phase chantier les engins de travaux vont émettre des gaz à effet de serre du fait de l'utilisation de moteurs thermiques ou de groupes électrogène, ce qui contribue au changement climatique global.

Ces effets sont limités dans le temps et l'espace. Le respect des bonnes pratiques de chantier : ne pas laisser tourner le moteur des engins s'ils ne sont pas utilisés, et un entretien conforme des moteurs permettra de limiter à son minimum les émissions.

Durant sa phase d'exploitation le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact sur le climat.

Les impacts sur le climat sont négligeables lors de la phase de travaux et sont nuls lors de la phase d'exploitation.

II.1.2. Topographie

Les niveaux topographiques existants seront conservés lors de la réalisation du projet. Des travaux de terrassement seront réalisés au droit des bâtiments pour les fondations et au niveau des noues enherbées, permettant la bonne récupération et circulation des eaux pluviales. Aucuns travaux de dragage ou de terrassement sous-marin ne seront entrepris lors de ces travaux.

Les impacts sur la topographie de la zone d'étude sont négligeables lors de la phase travaux et la phase d'exploitation.

II.1.3. Sols et sous-sols

Le projet n'est pas de nature à impacter les fonds géologiques de la parcelle, les travaux de terrassement nécessaires sont limités aux premiers mètres de sol.

La qualité chimique des sols pourrait être impactée par déversement accidentel de produits chimiques ou par infiltration des eaux de pluie ruisselantes sur des surfaces contaminées :

- En phase chantier :
 - Rupture de réservoir d'engin
 - Fuite de réservoir ou de circuits hydrauliques sur les engins
 - Ruissellement des eaux de pluie sur des aires de stockage pouvant présenter des matériaux contaminés

- En phase exploitation :
 - Rupture de réservoir d'engins
 - Fuite de réservoirs ou de circuits hydraulique d'engins
 - Rupture de contenant de produits contaminants
 - Ruissellement des eaux de pluie sur l'aire technique, les chaussées
 - Ruissellement des eaux de pluie sur les aires de stockage des déchets dangereux

Pour limiter les risques et éviter les contaminations de sols, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- Engins correctement entretenus pour limiter les risques de fuite des circuits
- Réalisation des opérations de remplissage/ vidange des réservoirs sur des aires étanches dédiées
- Stockage des matériaux contaminés à l'abri de la pluie
- Stockage et manipulation des produits chimique sur rétention ou sur des aires étanches dédiées à cet usage
- Récupération et traitement des eaux de pluie ruisselantes sur des surfaces contaminées avant rejet dans le milieu naturel.
- Mise à disposition d'un kit anti-pollution permettant d'absorber les déversements éventuels et de les éliminer en filière adaptée.
- Stockage des déchets dangereux sur aire étanche et à l'abri de la pluie pour élimination en filière adaptée.

Les impacts sur la géologie de la zone d'étude sont négligeables.

Les impacts sur la qualité des sols sont faibles, les risques étant maîtrisés.

II.2. Incidences sur le milieu naturel

II.2.1. Zonages

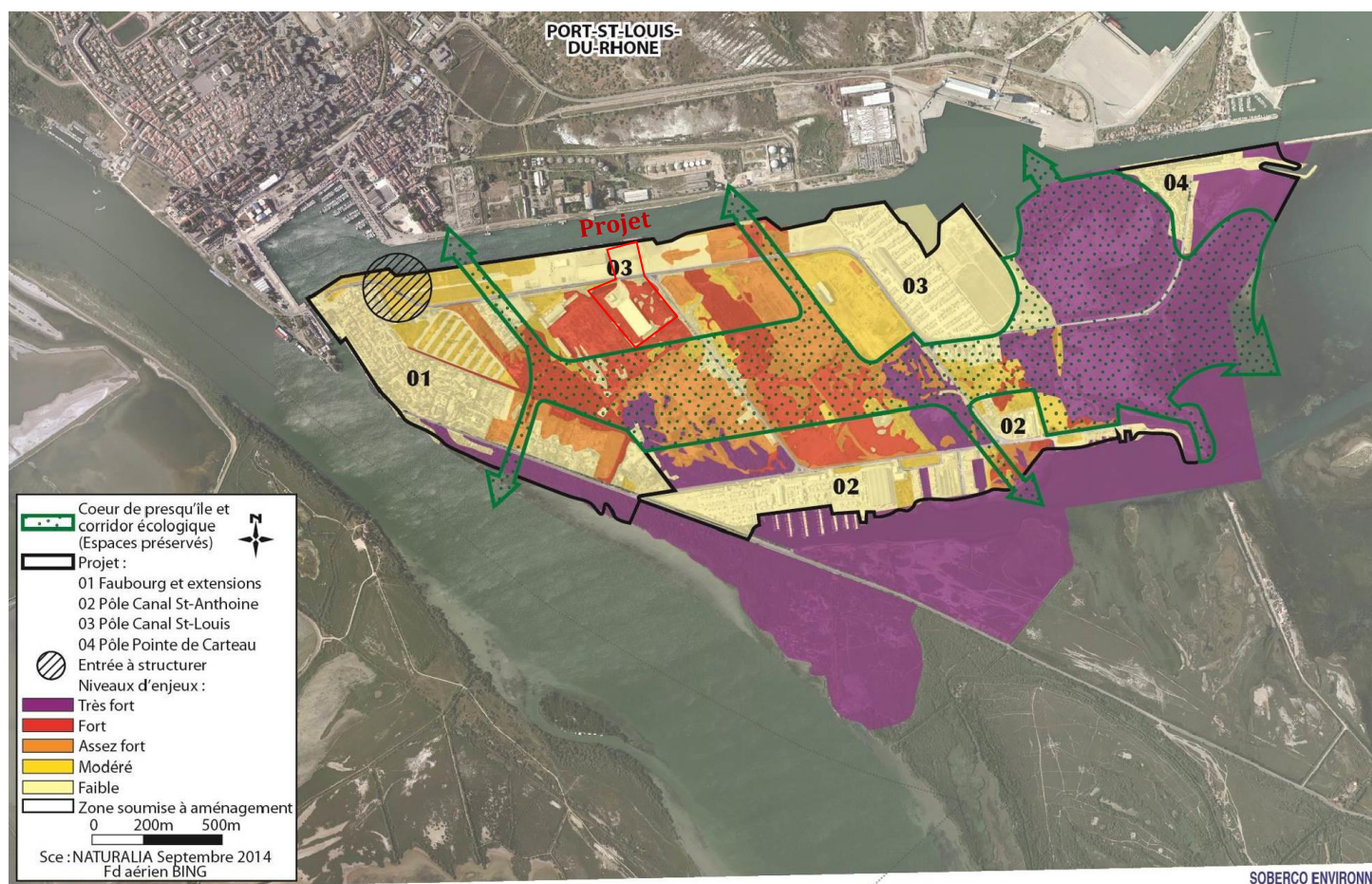
Le formulaire d'évaluation des incidences Natura 2000 est disponible en annexe.

Le projet n'est pas de nature à avoir un impact sur les espèces et des habitats déterminants des zones Natura 2000 à proximité.

II.2.2. Faune/flore

La parcelle d'emprise du projet ne présente pas des enjeux faune / flore très forts, cependant, la prise en compte de la faune et de la flore a été réfléchi de manière globale sur le secteur du Mazet : mise en défens des secteurs sur lesquels les enjeux faune/flore sont les plus forts pour permettre le développement et l'aménagement de certaines parcelles comme le prévoit les orientations du PLU de Port-Saint-Louis.

Au regard des sensibilités environnementales du secteur du Mazet, des mesures compensatoires sont nécessaires dans le cadre de l'aménagement de ce secteur. L'objectif est la mise en défens d'un « Coeur Vert » permettant d'assurer la mise en place de mesures de compensation sur le site, et de valoriser la découverte du site.



Les mesures suivantes sont mises en place à l'échelle du secteur du Mazet :

- Mesures d'évitement : Préservation des secteurs sensibles
Le projet d'aménagement a bien pris en compte les enjeux environnementaux du site et a permis de :
 - préserver les secteurs les plus sensibles (aucune emprise sur les milieux à enjeux forts),
 - limiter les emprises sur les milieux naturels avec une réduction de l'emprise effective, préserver les fonctionnalités environnementales notamment avec la conservation de la continuité Est-Ouest et de connexions vers les autres secteurs à enjeux du territoire.
- Mesures de réduction :
 - Suivi environnemental des travaux
Le maître d'ouvrage souhaite réaliser un projet affichant des principes de respect et de valorisation de l'environnement. Un prestataire sera missionné pour réaliser une mission de suivi environnemental de chantier. Elle s'appuie sur une sensibilisation préalable des intervenants, un appui technique et des contrôles fréquents sur site.
 - Réduction des incidences liées à l'éclairage
L'éclairage sera défini à l'aide de caractéristiques techniques avancées visant à limiter l'utilisation d'énergie et privilégier l'éclairage des parties sensibles du projet. Les espaces

à vocation naturels ne seront pas éclairés. Les lampadaires sont conçus pour éclairer la chaussée et limiter fortement les émissions lumineuses vers le ciel.

Les impacts du projet sur la faune et la flore sont faibles, compte tenu de la mise en défens par compensation du cœur vert du secteur du Mazet.

II.2.3. Risques

Le dimensionnement du système de récupération des eaux pluviales permet de s'assurer de la bonne collecte et du transit de ces eaux sur la parcelle. Les caniveaux et noues ont été dimensionnés pour permettre l'évacuation de la pluie décennale.

Le rapport de présentation du PLU de Port Saint Louis indique pour le secteur du Mazet : « Compte tenu de la proximité du canal St-Louis et du peu de contraintes d'urbanisation existantes, il est préférable de se diriger vers un fonctionnement gravitaire avec un réseau de roubines qui seront dimensionnées dans le cadre du schéma directeur en fonction de l'avancement du plan d'aménagement et sans prise en compte de stockage des eaux à la parcelle pour compenser l'imperméabilisation des sols.

Le schéma directeur prévoit donc le dimensionnement de ce réseau primaire sans mesures de compensation à l'imperméabilisation des parcelles, il n'est donc pas prescrit de règle de stockage à la parcelle pour limiter les débits rejetés. »

Le système de gestion des eaux pluviales sur la parcelle est donc bien conforme au PLU. Compte tenu de l'absence de zone à enjeu en aval hydraulique de la parcelle et de la proximité immédiate du canal Saint-Louis dans lequel seront rejetées les eaux pluviales, le projet n'est pas de nature à aggraver le risque inondation dans sa zone d'implantation.

Les impacts sur le risque inondation sont maîtrisés et négligeables.

II.3. Incidences sur la qualité du milieu récepteur

La préservation de la qualité des eaux est un enjeu important. Les eaux rejetées dans le milieu récepteur (eaux pluviales et eaux industrielles) doivent présenter une qualité physico-chimique compatible avec le milieu dans lequel elles sont rejetées : le canal Saint-Louis.

Le projet prévoit la récupération et le traitement des eaux industrielles de l'aire technique et des eaux pluviales ruisselantes sur cette aire. Ce système de traitement (séparateur / débourbeur) permet la récupération des flottants (hydrocarbures) et des matières en suspensions sur lesquelles sont fixées la majorité des contaminants avant rejet. Le système a été dimensionné pour le traitement simultanée d'une pluie bimensuelle d'une heure et du fonctionnement de jets haute pression de l'aire technique. Il est à noter, que lors du ruissellement d'une pluie sur une surface contaminée, ce sont les premiers flux qui sont les plus chargés en contaminants (ceux qui lessivent les surfaces en premier), ainsi pour des pluies d'occurrence supérieure, les premiers flux seront traités et un système de by-pass détournera les eaux une fois le séparateur plein.

Les impacts sur la qualité des eaux sont nuls lors de la phase travaux et maîtrisés donc faibles lors de la phase d'exploitation.

II.4. Incidences sur les activités et usages

La zone étant actuellement une friche industrielle, les travaux ne sont pas de nature à en perturber les usages.

L'aménagement de cette zone est conforme avec les usages prévus dans les orientations d'aménagement du PLU. Une fois aménagée, avec son aire technique et ses hangars de stockage des bateaux, le projet s'intégrera totalement dans l'objectif de renforcer les « activités liées au nautisme et à la mer » du secteur du Mazet.

Les impacts sur les activités et usages sont nuls en phase travaux et positifs en phase exploitation.

III. MOYENS DE SURVEILLANCE MIS EN ŒUVRE

Pour s'assurer du bon respect des mesures d'évitement et de réduction, les moyens de surveillance suivants seront mis en œuvre :

- S'assurer du bon dimensionnement du système de traitement des eaux de l'aire technique, par un suivi de la qualité des eaux rejetées : prélèvements mensuels sur les 6 premiers mois, puis annuelles pendant 3 ans.
- S'assurer de la bonne mise en défens de la zone naturelle centrale telle que prévue par le projet d'aménagement de la zone : visite et travail avec des naturaliste pour éviter tout impact et dérangement des espèces animales et végétales dans la zone et favoriser les zones d'alimentation/reproduction/nidification pour les espèces animales présentes.

IV. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

IV.1. Document stratégique de façade.

Pour fixer son ambition maritime sur le long terme, la France s'est dotée, en février 2017, d'une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), qui constitue le document de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral.

La zone du projet est localisée dans la zone 7 : Golfe de Fos sur mer du document stratégique de façade méditerranée.

L'élaboration des objectifs environnementaux a été effectuée sur la base des enjeux environnementaux Identifiés, ces objectifs environnementaux sont accompagnés d'indicateurs et de cibles pour permettre leur mesure, leur évaluation et leur rapportage auprès des instances européennes. Ils sont classés en deux catégories principales :

- Les objectifs liés à la préservation des habitats marins et des espèces marines
- Les objectifs liés à la réduction des pressions

Création d'un parc de stationnement de bateaux – Port Saint Louis du Rhône – Dossier
déclaration – version V2

- Les objectifs liés aux activités économiques maritimes et littorales
- Les objectifs transversaux

Pour plus de lisibilité, l'ensemble des objectifs généraux est listé dans le tableau ci-dessous, et seuls les objectifs stratégiques concernés par le projet sont indiqués, et leur compatibilité est évaluée.

Objectifs liés à la préservation des habitats marins et des espèces marines		
A. Maintenir ou rétablir la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes des fonds côtiers		Non concerné
B. Maintenir un bon état de conservation des habitats profonds des canyons sous-marins		Non concerné
C. Préserver la ressource halieutique du plateau du Golfe du Lion et des zones côtières		Non concerné
D. Maintenir ou rétablir les populations de mammifères marins et tortues dans un bon état de conservation		Non concerné
E. Garantir les potentialités d'accueil du milieu marin pour les oiseaux : alimentation, repos, reproduction, déplacements		Compatible : engagement à la mise en défens d'une zone propice à l'alimentation et à la vie de l'avifaune marine.
Objectifs liés à la réduction des pressions		
F. Réduire les apports à la mer de contaminants bactériologiques, chimiques et atmosphériques des bassins versants	F4. Réduire les transferts directs de polluants microbiologiques en particulier vers les zones de baignade et les zones de production de coquillages.	Compatible : le projet prévoit un traitement des eaux avant rejet et un suivi de la bonne efficacité du traitement mis en oeuvre
G. Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines	G1. Réduire les apports et la présence des déchets d'origine terrestre retrouvés en mer et sur le littoral. G2. Réduire les apports et la présence de déchets en mer issus des activités, usages et aménagements maritimes.	L'exploitation de cette friche industrielle est moins à risque de générer des déchets sauvages abandonnés qu'en l'état actuel.

Création d'un parc de stationnement de bateaux – Port Saint Louis du Rhône – Dossier
déclaration – version V2

H. Réduire les rejets d'hydrocarbures et d'autres polluants en mer		Mise à disposition de kit anti-pollution pour tout déversement accidentel. Mise en œuvre d'un séparateur à hydrocarbures avant rejet des eaux dans le milieu naturel
I. Réduire le risque d'introduction et de développement d'espèces nouvelles et non indigènes envahissantes		Non concerné
J. Réduire les sources sonores sous-marines		
Objectifs liés aux activités économiques maritimes et littorales		
K. Développer les énergies marines renouvelables en Méditerranée		Non concerné
L. Contribuer à un système de transport maritime durable et compétitif, reposant sur des ports complémentaires		Non concerné
M. Soutenir une pêche durable, efficace dans l'utilisation des ressources et innovante		Non concerné
N. Soutenir une aquaculture durable, efficace dans l'utilisation des ressources, innovante et compétitive		Non concerné
O. Structurer des filières compétitives et complémentaires d'opérateurs de travaux publics, d'activités sous-marines et d'ingénierie écologique		Non concerné
P. Accompagner et soutenir les industries nautiques et navales	P3. Favoriser le développement concerté des industries nautiques et navales vers des filières d'excellence.	Projet pouvant entrer dans cet objectif de concertation.
Q. Accompagner le développement des activités		

de loisirs, des sports nautiques et subaquatiques et de la plaisance dans le respect des enjeux environnementaux et des autres activités		Non concerné
R. Accompagner l'économie du tourisme dans le respect des enjeux environnementaux et des autres activités		Non concerné
Objectifs transversaux		
S. Protéger, préserver et mettre en valeur les paysages et le patrimoine (littoral, maritime, subaquatique, historique, etc.) méditerranéen		Non concerné
T. Concilier le principe de libre accès avec le besoin foncier des activités maritimes et littorales		Non concerné
U. Développer l'attractivité, la qualification et la variété des emplois de l'économie maritime et littorale		Non concerné
V. Accompagner les acteurs de l'économie maritime et l'ensemble des usagers de la mer dans la transition écologique, énergétique et numérique		Non concerné
W. Anticiper et gérer les risques littoraux		Non concerné

IV.2. SDAGE

Nous rappelons dans le tableau ci-après les orientations fondamentales du SDAGE 2022-2027

Orientations fondamentales	Compatibilité du projet
OF 0 : s'adapter aux effets du changement climatique	Non concerné
OF1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Non concerné

Orientations fondamentales	Compatibilité du projet
OF2 : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques 2-01 mettre en œuvre la séquence « éviter-réduire-compenser » 2-02 évaluer et suivre l'impact des projets	La démarche ERC a été appliquée au projet. Les impacts du projet ont été évalués et sont faibles. Le projet n'a pas d'impact sur la qualité des eaux du milieu récepteur
OF3 : Prendre en compte les enjeux sociaux et économiques des politiques de l'eau	Non concerné
OF4 : Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux	Non concerné
OF5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les substances dangereuses et la protection de la santé 5A : Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle. 5A-07 réduire les pollutions en milieu marin 5B : Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques. 5C : Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses. 5D : Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles. 5E : Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine. 5E-05 réduire les pollutions du bassin versant pour atteindre les objectifs de qualité des eaux de baignade et des eaux conchylicoles	Le projet n'est pas de nature à aggraver la pollution des eaux du milieu récepteur
OF6 : Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides. 6A : Agir sur la morphologie et le découloignement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques. 6A-12 maîtriser les impacts des nouveaux ouvrages 6B : Préserver, restaurer et gérer les zones humides. 6C : Intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau.	Non concerné

Orientations fondamentales	Compatibilité du projet
OF7 : Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	Non concerné
OF8 : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	Le projet ne génère pas d'aggravation du risque inondation

La conception du projet et les mesures envisagées en phase "travaux" vont dans le sens des objectifs du SDAGE.

PIECE 5 : RESUME NON TECHNIQUE

❖ **Quel est le projet ?**

Le projet prévoit l'aménagement, sur la commune de Port Saint Louis du Rhône (13), d'une ancienne friche industrielle de la presqu'île du Mazet, pour l'aménagement d'une aire technique et de hangars de stockage pour des bateaux Wajer 38 et Wajer 77. L'objectif du projet est de développer une offre pour l'entretien et l'hivernage de bateaux de grande plaisance dans les Bouches du Rhône.

Le projet comprend :

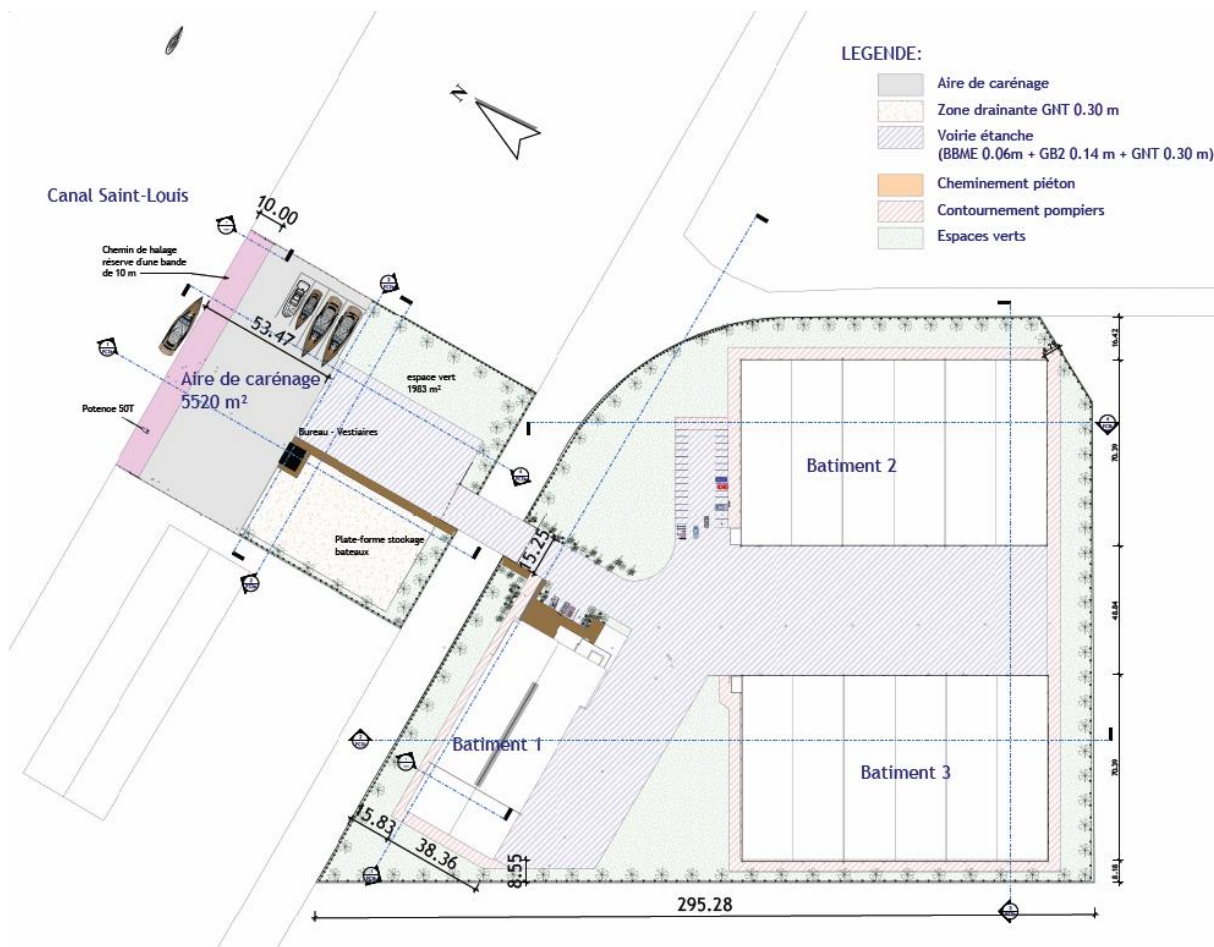
- Une aire de carénage de 4 985 m² permettant de caréner 8 bateaux
- 1 bâtiment ateliers / bureaux : 3 100m²
- 2 Hangars à bateaux : hangar 1 de 7 340 m² et hangar 2 : 10 885 m²
- Des équipements annexes de type voiries, surface drainante, noues pluviales et espaces verts

La durée des travaux est estimée entre 18 à 24 mois et devront démarrer courant 2024. Le coût des travaux est estimé à 19,5 M€ HT (23,4 M€ TTC).

❖ Quels sont les enjeux environnementaux principaux ?

La parcelle d'implantation du projet, étant une ancienne friche industrielle destinée à être réaménagée en une zone dédiée à renforcer les activités liées au nautisme et à la mer, conformément aux orientations d'aménagement du PLU de Port-Saint-Louis, ne présente pas d'enjeux environnementaux fort. On peut noter que :

- Le site ne recense pas d'anciennes activités industrielles déclarées polluantes pour le sol et le sous-sol.
- Le canal Saint-Louis s'écoule à proximité immédiate de la parcelle, la qualité chimique et écologique de ses eaux se doit d'être préservée.
-



- Le site n'est pas inclus dans une zone Natura 2000, par contre il est inclus dans une ZNIEFF de type 2 et une ZNIEFF de type 1, et présentait, lors des inventaires réalisés, une espèce patrimoniale « l'armoise de France » (préoccupation mineure, risque de disparition faible).
- La parcelle est située dans un site inscrit
- Le site est concerné par un risque d'inondation par submersion marine

❖ **Quels sont les impacts de ce projet sur l'environnement et quelles mesures ont été mises en place pour les éviter ou les réduire ?**

Les eaux générées par les activités de l'aire de carénage, sur le site seront rejetées dans le canal Saint-Louis. Il faut noter que ces eaux seront, au préalable, traitées sur place dans un débourbeur / séparateur d'hydrocarbures suffisamment dimensionné pour les débits générés. La qualité des eaux ainsi traitée est compatible avec les objectifs de conservation de la qualité des eaux du canal Saint-Louis.

Les eaux pluviales ruisselantes sur la parcelle, seront collectées via un réseau constitué de caniveaux à fente, avaloir à grille, et canalisation sur l'ensemble des terre-pleins, et noues sur les espaces verts. Les ouvrages ont été dimensionnés pour permettre la gestion d'une pluie décennale sur site.

Le système de gestion des eaux pluviales sur la parcelle est bien conforme au PLU. Compte tenu de l'absence de zone à enjeu en aval hydraulique de la parcelle et de la proximité immédiate du canal Saint-Louis dans lequel seront rejetées les eaux pluviales, le projet n'est pas de nature à aggraver le risque inondation dans sa zone d'implantation.

La préservation de la biodiversité a été réfléchi à l'échelle de la presqu'île du Mazet complète, notamment par la mise en défens d'un cœur vert sur le secteur.

Les mesures mises en place sont :

- Réduction : prétraitement des eaux sur place avant rejet dans le milieu naturel
- Réduction : dimensionnement du réseau rétention pluvial sur la parcelle permettant de contenir une pluie décennale
- Réduction : mise en défens d'un cœur vert de la presqu'île du Mazet pour limiter les impacts sur le milieu naturel à l'échelle globale.

❖ **Le projet est-il compatible avec les plans et programmes ?**

Le projet est compatible avec le PLU de Port-Saint-Louis du Rhône, et notamment les orientations d'aménagement de la presqu'île du Mazet. Il est également compatibles avec les orientations du document stratégique de façade et le SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse en vigueur.

ANNEXES

**EVALUATION SIMPLIFIEE DES INCIDENCES
NATURA 2000**



DDTM des BOUCHES-DU-RHONE

**FORMULAIRE D'ÉVALUATION SIMPLIFIÉE
DES INCIDENCES NATURA2000**

**A JOINDRE OBLIGATOIREMENT AUX DOSSIERS
ADMINISTRATIFS**



A quoi ça sert ?

Ce formulaire permet de répondre à la question préalable suivante : mon projet est-il susceptible d'avoir une incidence sur les objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ? Le formulaire doit permettre, par une analyse succincte du projet, d'une part, et des enjeux de conservation d'autre part, de démontrer que toute incidence du projet sur les objectifs de conservation d'un site Natura 2000 est exclue. **Si tel n'est pas le cas et qu'un doute subsiste sur d'éventuelles incidences, une évaluation plus poussée doit être conduite.**

Ce formulaire est à remplir par le **demandeur**, en fonction des informations dont il dispose (cf. p.7 : » ou trouver l'info sur Natura 2000? »). Ce formulaire fait office d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet de conclure à l'absence d'incidence. Destiné à faciliter les obligations des personnes physiques menant de petits projets, il relève de l'exception et n'exonère pas d'un contact préalable avec la structure animatrice du site Natura 2000 lorsque le projet est situé dans un site natura 2000 ou à proximité immédiate. Au cas par cas, l'administration qui instruit le projet peut être amenée à demander les compléments d'information nécessaires.

Dans quels cas utiliser ce formulaire ?

Il est destiné surtout aux **personnes physiques** menant des **projets de faible ampleur** et il distingue deux cas :

Cas 1 (p. 2 et 3) :

L'emprise du projet est située entièrement à l'extérieur des sites Natura 2000,

Cas 2 (p. 5 et suivantes) :

L'emprise du projet est située tout ou partie dans un site Natura 2000 (dans ce cas prendre contact préalablement avec la structure animatrice du site natura 2000 concerné pour connaître les enjeux présents sur le secteur du projet et les environs)

Le demandeur doit s'efforcer de fournir au mieux de ses connaissances les renseignements requis pour que l'étude d'incidence soit validée par le service instructeur ou administration chargée d'autoriser le projet. Il convient de mettre des points d'interrogation lorsque le renseignement demandé par le formulaire n'est pas connu. S'il ne peut être fait appel à un expert naturaliste professionnel, il est recommandé de se faire aider, si possible et en cas de besoin, par le tissu associatif local en matière de protection de l'environnement.

Coordonnées du demandeur :

Nom : WPD

1^{er} cas : projet localisé entièrement hors site Natura 2000

a. Nature et description du projet

Le projet prévoit l'aménagement d'une aire technique d'entretien et de hangar de stockage pour des bateaux de types Wajer 38 ou wajer 77.

- b. Le projet comporte-t-il des **éclairages nocturnes** ? Si oui préciser la localisation, la technologie d'éclairage utilisée, l'orientation des faisceaux, le caractère permanent ou non de l'éclairage

Non

- c. Y a-t-il sur la zone du projet des fossés, canaux, roubines, cours d'eau ou tout autre milieu aquatique (y.c. temporaire) ou humide ? Si oui, les faire apparaître sur le plan fourni et préciser la nature de la végétation associée, le cas échéant et préciser si le projet modifie ces milieux d'une quelconque façon

Pas sur l'emprise même du projet, il y a des caniveaux pluviaux le long des routes, qui ne seront pas modifiés par le projet.

- d. **Essences concernées si des arbres sont supprimés** (préciser pour chaque espèce le nombre d'arbre concernés ou la surface concernée, ainsi que les plus gros diamètres relevés)

Pas de suppression d'arbre

e. Localisation et cartographie

Le projet est situé :

Nom de la commune : Port saint louis du Rhône...Département des Bouches-du-Rhône
Lieu-dit et adresse : Presque île du Mazet, avenue 1ere division de la France libre.



Site Natura 2000 les plus proches, dont les objectifs de conservation sont susceptibles d'être impactés :

A quelle distance ?

A 1,5 km du site : Le Rhône aval(FR9301590)

A 1,8 km du site : Camargue (FR9310019)

b. Etendue du projet

Surface : parcelle de 5,8 ha, dont 2,1ha bâti et 2,1 ha imperméabilisés

c. Période envisagée pour les travaux

Démarrage courant 2024 pour environ 18 à 24 mois de travaux.

d. Questions posées

En fonction des espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 voisins, les principales questions posées sont les suivantes :

Chauve-souris ou oiseaux

- le projet occasionne-t-il une coupure ou une discontinuité dans une trame boisée, une ripisylve ? porte-t-il atteinte à des haies ou alignements d'arbres ?

Non.....

- y a-t-il suppression de vieux arbres ou arbres à cavités ? (si oui joindre photos)

Non

- l'emprise du projet est elle en partie en bordure de milieux aquatiques ?

Oui, en bordure du canal Saint-Louis.....

- des gîtes à chauve-souris sont-ils présents (arbres, fissures de parois rocheuses et bâtiments inclus) ?

Non.....

- quelles espèces d'oiseaux utilisent ou fréquentent le site ?

Il n'y a pas d'espèce à enjeu de conservation qui fréquentent le site.....

- y a-t-il des espèces d'oiseaux qui s'y reproduisent ?

Non

Insectes (à proximité immédiate des sites natura 2000)

- y a-t-il suppression de vieux arbres, arbres morts ou arbres à cavités ? (si oui joindre photos)

Non

e. Conclusion

Le projet envisagé

☐ **est susceptible**

☒ **n'est pas susceptible**

d'avoir des incidences sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 voisins pour la (les) raison(s) suivantes :

La prise en compte de la faune et de la flore a été réfléchi de manière globale sur le secteur du Mazet : mise en défens des secteurs sur lesquels les enjeux faune/flore sont les plus forts pour permettre le développement et l'aménagement de certaines parcelles comme le prévoit les orientations du PLU de Port-Saint-Louis.

L'aménagement du site n'aura pas d'impact sur la faune et la flore ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 alentours.

Fait à

Signature :