

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REAMENAGEMENT ET MISE EN SECURITE DU PLAN D'EAU DU PORT MARINA BAIE DES ANGES COMMUNE DE VILLENEUVE-LOUBET

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Destinataires :

Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes
Madame la Présidente du Tribunal Administratif
Monsieur le Maire de Villeneuve-Loubet

Le Commissaire Enquêteur
Jocelyne GOSSELIN
à NICE, le 30 novembre 2022

SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES

ARS : Agence Régionale de Santé

ASDEFMAR : Association de Défense de Marina Baie des Anges

CASA : Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis

CDNPS : Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites

CE : Commissaire Enquêteur

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DIRM : Direction Inter-Régionale de la Mer Méditerranée

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

DSF : Document Stratégique de Façade

DSP : Délégation de Service Public

GEMAPI : Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations

HAP : Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques

MES : Matières En Suspension

MRAe : Mission Régionale d'Autorité Environnementale

PLU : Plan Local d'Urbanisme

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SYCIM : Société Yacht Club de Marina Baie des Anges

TBT : Tributylétain

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE L'ENQUÊTE	7
1.1 Contexte.....	7
1.2 Caractéristiques de la Commune de Villeneuve-Loubet	7
1.3. Caractéristiques du Projet.....	7
1.4. Objet de l'Enquête.....	8
1.5. Cadre Législatif et Réglementaire	8
1.5.1. Documents administratifs	9
1.5.2. Dossier technique d'enquête publique.....	10
2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	10
2.1. Prescription de l'Enquête Publique.....	10
2.2. Désignation du commissaire enquêteur	10
2.3. Modalités de l'enquête	10
3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	10
3.1. Réunions de coordination et d'information.....	11
3.2. Permanences de l'enquête	11
3.3. Publicité et information du public	11
3.4. Consultations préalables	11
3.5. Visite des lieux.....	12
3.6. Difficultés au cours de l'enquête et incidents	12
3.7. Climat de l'Enquête	12
3.8. Relation comptable des observations du public.....	12
3.9. Clôture l'Enquête.....	12
3.10. Examen de la procédure	13
3.11. Réunion publique	13
4. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	13
4.1. Synthèse des Observations	13
4.2. Analyse des Observations	13
4.2.1. Extension du musoir de la jetée Est	13

4.2.2. Quai d'accueil adjacent à « Cœur Marina »	16
4.2.3. Implantation de duc d'albe et de pannes quai digue Est....	17
4.2.4. Dragage des sédiments en sortie d'émissaires pluviaux	17
4.2.5. Installation conduites de pompage et rejet d'eau de mer ..	17
4.2.6. Démolition du restaurant « Chez Josy ».....	18
4.2.7. Pompage des eaux d'exhaure sous « Cœur Marina »	18
4.2.8. Réfection émissaire contre-digue plage de l'Amiral	19
4.2.9. Incidences sur l'environnement, zone Natura 2000.....	20
4.2.10. Thèmes hors objet de l'enquête publique	20
4.3. Observations orales.....	20
5. AVIS DE LA VILLE DE VILLENEUVE-LOUBET.....	21
6. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES	21
6.1. MRAe	21
6.2. DREAL.....	22
6.3. DDTM.....	23
6.4. DIRM	23
6.5. ARS.....	24
6.6. Natura 2000	24
6.7. CASA.....	25
7. APPRECIATION DU PROJET	25
ANNEXES	25

1. PRESENTATION DE L'ENQUÊTE

1.1 Contexte

En 1970, l'Etat a confié à la Société Yacht Club International de Marina Baie des Angès (SYCIM) la création, l'entretien et l'exploitation du port de plaisance de Marina Baie des Angès. Cette société a bénéficié d'un contrat de concession emportant délégation de service public (DSP) pour 50 ans. Ce contrat est arrivé à échéance le 31 décembre 2020.

Initialement, propriété de l'Etat, le Port de Marina Baie des Angès a été transféré à la commune de Villeneuve-Loubet en 2013. Le port de plaisance ne peut être considéré comme une zone d'activité portuaire, en raison de la présence d'équipements qui ne sont pas véritablement tournés vers le développement d'une activité économique spécifiquement portuaire, mais plutôt vers une activité résidentielle et touristique. Dans ces conditions, le port de plaisance relève de la compétence de la commune de Villeneuve-Loubet et non pas de celle de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis (CASA).

Par délibération du 18 décembre 2018, le Conseil Municipal de Villeneuve-Loubet a approuvé le principe d'une DSP pour l'exploitation du Port de Marina Baie des Angès, pour une durée de 30 ans, devant permettre au délégataire retenu d'amortir son investissement.

Dans ce contexte, la commune a procédé à une mise en concurrence. C'est la Société MARIBAY qui a bénéficié du contrat de concession, emportant délégation de service public (DSP), sur le port de plaisance « Marina Baie des Angès ». La Société MARIBAY a donc à sa charge, l'entretien, l'exploitation, la maintenance des terre-pleins et du plan d'eau, notamment le maintien de son état sanitaire.

Le renouvellement de la concession est l'occasion de redynamiser un site portuaire vieillissant. Dans ce cadre, la Société MARIBAY projette le réaménagement du plan d'eau du port. Le projet vise à remodeler le port, à augmenter ses niveaux de services et sa sécurité, sans augmenter sa capacité d'accueil.

1.2 Caractéristiques de la commune de Villeneuve-Loubet

La commune de la Villeneuve-Loubet est située sur le littoral des Alpes-Maritimes, entre les communes de Cagnes-sur-Mer, La Colle-sur-Loup, Roquefort-les-Pins, Biot et Antibes. Elle fait partie de la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (CASA). Le port de plaisance de Marina-Baie-des-Angès est le seul port maritime situé sur la commune.

La superficie de la commune est de 19,6 km² pour 16285 habitants en 2019. Elle voit sa population multipliée par 3 à 5 pendant la saison touristique. Elle est située entre 0m en bord de mer et 213m d'altitude.

1.3. Caractéristiques du projet

Le projet de travaux du Port « Marina Baie des Angès », comprend des interventions sur plusieurs infrastructures portuaires :

- L'extension du musoir de la digue Est, sur 15m supplémentaires, afin de réduire l'agitation du plan d'eau dans le chenal d'accès et sur un futur quai d'accueil,
- Le futur quai d'accueil, qui sera étendu pour devenir une place exclusivement piétonne, adjacente au futur bâtiment « Cœur Marina », et destiné à l'accueil de grosses unités et

d'événements nautiques,

- L'implantation de ducs d'albe et de pannes, au niveau du quai de la digue Est, pour faciliter l'accès aux unités de moins de 8m,
- Le dragage des sédiments en sortie d'émissaires pluviaux, sur l'ensemble du plan d'eau,
- L'installation d'une conduite de pompage et de rejet d'eau de mer, pour la régulation thalasso-thermique du projet immobilier « Cœur Marina » et le remplissage de sa piscine d'eau de mer,
- La démolition du restaurant « Chez Josy », situé sur la plage de la Batterie, et la mise en place de fondations en pieux vissés et de modules préfabriqués démontables, hors saison estivale.
- Le pompage des eaux d'exhaure sous les fondations du futur bâtiment « Cœur Marina ».

1.4. Objet de l'enquête

Les réaménagements s'inscrivent dans le cadre de la loi sur l'eau et nécessitent une autorisation environnementale (articles L181-1 et suivants du code de l'environnement). Le projet a été soumis à étude d'impact et examen au cas par cas (articles R. 122-3-1 et R. 122-5 du code de l'environnement).

L'enquête publique fait suite à une autre enquête référencée E22000012/06 : « Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme », qui s'est déroulée du 22 avril au 25 mai 2022 et qui était destinée à modifier le PLU pour permettre la construction du nouveau bâtiment « Cœur Marina » en remplacement du bâtiment « Biovimer » laissé à l'abandon depuis une vingtaine d'années.

1.5. Cadre Législatif et Réglementaire

La présente enquête est régie par :

Le code de l'environnement et notamment les articles L123-1 et suivants et les articles R123-1 et suivants qui définissent la procédure et le déroulement de l'Enquête publique,

Le code de l'environnement et notamment les articles L211-1 à 14 qui traitent de la gestion de la ressource en eau,

Le code de l'environnement et notamment les articles L214-1 à 6 et R214-1 à 60 relatifs au régime d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités,

Le code de l'environnement et notamment les articles L122-1 à 5 relatifs aux études d'impacts des projets et L181-1 à 23 relatifs aux autorisations environnementales et R181-1 à 56.

Doivent être également pris en compte :

La directive cadre sur l'eau (DCE) n°2000/60 du 23 octobre 2000,

La directive cadre stratégique pour le milieu marin (DCSMM) n°2008/56/CE du 17 juin 2008,

Le décret du 16 août 2011, fixant le régime d'autorisation administrative, Natura 2000,

L'accord RAMOGE de coopération entre les Etats français, italien et monégasque pour la préservation du milieu marin, signé en 1978.

1-5-1. Documents Administratifs

Au siège de l'enquête, soit au service de l'urbanisme de la commune de Villeneuve-Loubet et sur les sites internet de la Ville et de la Préfecture, les pièces suivantes ont été mises à la disposition du public :

➤ *Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Commune de Villeneuve-Loubet en date du 19 décembre 2019* concernant l'attribution d'un contrat de concession du Port de plaisance Marina Baie des Anges à la Société MARIBAY, issue du groupement EIFFAGE-LA BANQUE DES TERRITOIRES- SODEPORTS,

➤ *Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Commune de Villeneuve-Loubet en date du 24 février 2022* concernant le projet de réaménagement et de mise en sécurité du plan d'eau du Port Marina Baie des Anges,

➤ *Courrier de MARIBAY* indiquant que le dossier de réaménagement ne justifiait pas la mise en œuvre d'une concertation préalable, au sens du code de l'environnement,

➤ *Arrêté de l'Autorité Environnementale n°AE-F09321P0163* du 23 juin 2021, portant décision d'examen au cas par cas, en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement et soumettant le projet à une étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

➤ *Décision du tribunal Administratif de désignation du commissaire enquêteur*, en date du 2 août 2022,

➤ *Arrêté préfectoral n°2022-739*, en date du 2 septembre 2022, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique pour une demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de « réaménagement et mise en sécurité du plan d'eau du port Marina Baie des Anges, sur la commune de Villeneuve-Loubet »,

➤ *Contrat de concession*, emportant délégation de service public pour l'exploitation et l'aménagement du Port de plaisance de Marina Baie des Anges,

➤ Avis des personnes publiques associées :

- *Avis délibéré n°MRAe 2022 APPACA46/3153 de la MRAE PACA* sur le projet de réaménagement et mise en sécurité du plan d'eau du Port Marina Baie des Anges, à Villeneuve-Loubet,
- *Mémoire en réponse à l'avis n°MRAe 2022 APPACA46/3153 de la MRAE PACA* sur le projet de réaménagement et mise en sécurité du plan d'eau du Port Marina Baie des Anges, à Villeneuve-Loubet,
- *Avis de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) – Biodiversité, eau, paysage*
- *Avis de la Direction Départementale du Territoire et de la Mer (DDTM)*
- *Avis de la Direction Inter-régionale de la Méditerranée (DIRM)*
- *Avis de l'Agence régionale de Santé (ARS)*
- *Avis du site Natura 2000 « Baie et Cap d'Antibes – îles de Lérins »*,
- *Avis de la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (CASA)*
- *Avis de la Ville de Villeneuve-Loubet.*

➤ *Mesures de publicité :*

- *L'affiche réglementaire (format A2 sur fond jaune),*
- *L'avis d'enquête publique paru dans Nice-Matin du 15/09/2022,*
- *L'avis d'enquête publique paru dans les petite Affiches des Alpes Maritimes du 9 au 15 septembre 2022,*
- *L'avis d'enquête publique paru dans Nice-Matin du 06/10/2022,*
- *L'avis d'enquête publique paru dans les petite Affiches des Alpes Maritimes du 30 septembre au 6 octobre 2022,*
- *Le Rapport d'intervention de la Police Municipale n°202209-0058, concernant*

l'affichage, daté du 16/09/2022,

- Le certificat d'affichage la Ville de Villeneuve-Loubet, daté du 3 novembre 2022.

1-5-2. Dossier technique d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique comporte :

- Le plan de situation,
- Le rapport demandant l'autorisation environnementale pour le réaménagement et la mise en sécurité du plan d'eau du Port Marina Baie des Angès, comprenant :
 - la description du projet,
 - la note de présentation non technique,
 - l'évaluation environnementale avec étude d'impact,
 - L'étude géotechnique.

2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

2.1. Prescription de l'Enquête Publique

Par arrêté préfectoral du 2 septembre 2022, Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes a prescrit l'ouverture d'une enquête publique pour une demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de « réaménagement et mise en sécurité du plan d'eau du port Marina Baie des Angès »

L'enquête s'est déroulée du vendredi 30 septembre à 9h au mercredi 2 novembre 2022 à 17h.

2.2. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif, datée du 2 août 2022, j'ai été désignée pour conduire la présente enquête publique.

J'ai déclaré sur l'honneur ne pas être intéressée à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions (article L123-5 du Code de l'Environnement).

2.3. Modalités de l'Enquête

Les modalités de l'enquête ont été arrêtées en concertation avec les services de la Direction Départementale du Territoire et de la Mer, la Ville de Villeneuve-Loubet et le délégataire de service public MARIBAY.

Le dossier complet et le registre ont été paraphés par mes soins et mis à la disposition du public, sur prise de rendez-vous, aux heures d'ouverture du service de l'urbanisme, 2 avenue des Rives à Villeneuve-Loubet, du vendredi 30 septembre au mercredi 2 novembre 2022 inclus, soit 34 jours consécutifs. Il était proposé sous forme papier et en ligne sur le site de la Préfecture et de la Commune.

La réception du public s'est déroulée dans des conditions de confidentialité et sanitaires satisfaisantes.

3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1. Réunions de coordination et d'information

Au total, 6 réunions avec les autorités administratives ont été tenues :

- Le 18 août 2022 à la DDTM, en présence de Mesdames Lorène LAVABRE et Lauriane SEGUIN, pour la récupération et la présentation du dossier d'enquête,
- Le 26 août 2022 à la DDTM, en présence de Mesdames Lorène LAVABRE et Lauriane SEGUIN (Service Maritime de la DDTM), Madame Nathalie MONTURET (MARIBAY), Monsieur Michaël HEBERT (Mairie de Villeneuve-Loubet), Madame Déborah MILLE et Monsieur Romain LEGRAS (CREOCEAN, en téléconférence), afin de me permettre d'avoir des informations complémentaires sur le dossier, de fixer les dates de l'enquête publique et les permanences et de finaliser l'Arrêté Préfectoral, relatif à l'enquête.
- Le 26 septembre 2022 à la DDTM pour parapher le dossier et obtenir des réponses à diverses questions relatives au dossier et au déroulement de l'enquête,
- Le 2 novembre 2022 : rencontre de Monsieur le Maire de Villeneuve-Loubet,
- Le 15 novembre 2022 : Réunion concernant le procès-verbal de synthèse avec Madame Nathalie MONTURET, Monsieur Michaël HEBERT et par téléphone Madame Déborah MILLE.
- Le 30 novembre 2022 : remise du rapport à la DDTM.

3.2. Permanences du commissaire enquêteur

Pour les besoins de cette enquête, le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public au service de l'urbanisme de Villeneuve-Loubet, pendant 5 demi-journées ouvrées aux heures d'ouverture de la mairie.

- Le vendredi 30 septembre 2022 : 9h00 à 12h00,
- Le jeudi 20 octobre 2022 : 9h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00,
- Le mercredi 2 novembre 2022 : 9h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.

3.3. Publicité et information du public

Les affichages de l'avis d'enquête ont été effectifs en Mairie de Villeneuve-Loubet (mairie principale, mairie annexe et urbanisme), ainsi qu'à trois endroits répartis sur la croisette Minangoy du Port Marina Baie des Anges, du 16 septembre 2022 au 2 novembre 2022 inclus.

L'avis concernant l'enquête publique a été publié dans Nice-Matin les 15 septembre et 6 octobre 2022 et dans les Petites Affiches du 9 au 15 septembre et du 30 septembre au 6 octobre 2022.

Par ailleurs, l'annonce de l'enquête et la mise à disposition du dossier étaient réalisés sur les sites internet de la Préfecture et de la Mairie de Villeneuve-Loubet.

3.4. Consultations préalables

Au cours de l'enquête, le commissaire enquêteur a rencontré ou consulté :

- Madame Lorène LAVABRE (DDTM, Chargée de Mission environnement marin)
- Madame Lauriane SEGUIN (DDTM, Chargée d'Etude environnement marin)
- Monsieur Michaël HEBERT (Directeur Général Adjoint des Services, pour la Ville de

Villeneuve-Loubet)

- Madame Nathalie MONTURET, (MARIBAY, Directrice de Programmes)
- Monsieur Romain LEGRAS (Créocéan, Responsable du développement en Méditerranée)
- Madame Déborah MILLE (Créocéan, Cheffe de projet en environnement marin et littoral)
- Madame Valérie AMPHOUX (CASA – Directrice GEMAPI et eaux pluviales)
- Madame Odile BOUTEILLER : commissaire enquêteur chargée de l'enquête publique de mise en compatibilité du PLU de Villeneuve-Loubet pour le réaménagement du Port Marina Baie des Anges.
- Monsieur Lionnel LUCA (Maire de Villeneuve-Loubet)

3.5. Visite des lieux.

La visite des lieux a été réalisée le 15 septembre 2022 en compagnie de Madame Nathalie MONTURET (Directrice de programmes MARIBAY) et Monsieur Michaël HEBERT (Directeur Général Adjoint des Services de Villeneuve-Loubet).

J'ai également revisité les lieux le 30 septembre 2022 à l'occasion de la première permanence.

3.6. Difficultés au cours de l'enquête et incidents

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions. Toutefois, la nécessité de prendre rendez-vous pour consulter le dossier ou pouvoir me rencontrer, a dû limiter l'expression du public d'où, peut-être, sa faible participation. Malgré cela, j'ai pu assurer les permanences normalement.

Aucun incident à signaler au cours de l'enquête, si ce n'est l'absence de registre dématérialisé. Les observations ont été envoyées sur une adresse mail dédiée qui n'a pas permis de les mettre à la disposition du public au fur et à mesure de leur arrivée. Heureusement, le public ne s'est manifesté par mail, qu'entre le 31 octobre et le 2 novembre 2022.

3.7. Climat de l'Enquête

Excellent, notamment grâce à l'écoute des personnes de la DDTM, de MARIBAY et de la Mairie de Villeneuve-Loubet. L'accueil des personnels de la commune a été très agréable et coopératif.

3.8. Relation comptable des observations du public

Aucune observation n'a été déposée sur le registre d'enquête mais j'ai reçu une visite le dernier jour de l'enquête et 11 messages par mail. Un message a été envoyé hors délai et n'a donc pas été ajouté au registre d'enquête.

3.9. Clôture de l'Enquête

L'enquête s'est terminée le 2 novembre à 17h. J'ai clos le registre et emporté, le jour même, l'ensemble du dossier avec le registre et les documents annexés.

3.10. Examen de la procédure

L'ensemble du dossier semble correctement traité du point de vue du respect de la législation en vigueur, mis à part l'absence d'accès à un registre dématérialisé.

Le dossier mis à la disposition du public était complet.

L'information du public a été réalisée conformément aux règles de base régissant les enquêtes publiques.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif, comme il n'est pas de son ressort de dire le droit, mais simplement, il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent.

3.11. Réunion publique

Aucune réunion publique n'a été nécessaire.

4. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1. Synthèse des Observations

Afin de faciliter le traitement des observations, j'ai choisi de les regrouper par thème, une observation pouvant aborder plusieurs thèmes. J'ai donc traité chaque thème dans l'ordre annoncé dans le dossier d'enquête, ainsi que deux chapitres concernant les questions d'environnement et l'émissaire de la contre-digue de la plage de l'Amiral.

A noter un nombre important d'observations ne concernant pas l'enquête présente. En effet, il y a eu confusion, dans l'esprit du public, avec l'enquête E22000012/06 « Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU » qui s'est déroulée du 22 avril au 25 mai 2022.

Seuls les thèmes relatifs à l'extension du musoir, à la construction du quai d'accueil, à l'installation des conduites de pompage et de rejet d'eau de mer, au rejet des eaux d'exhaure dans les fondations de « Cœur Marina » et aux incidences sur l'environnement ont retenu l'attention du public.

4.2. Analyse des observations

Pour l'ensemble de l'analyse des observations, le lecteur est invité consulter l'annexe 2 de ce rapport (réponse du porteur de projet au procès-verbal de synthèse), où sont bien développées les réponses du maître d'ouvrage. Seul un résumé figure pour chaque observation. En revanche, les avis du commissaire enquêteur sont donnés après chaque observation.

4-2-1. L'Extension du Musoir de la jetée Est

L1 - Monsieur Nédélec : L'allongement de la digue tribord de 15m, incurvée vers l'intérieur, c'est uniquement dans le but d'essayer de protéger le quai d'accueil et le bâtiment « Cœur Marina », qui aura une emprise au sol bien supérieure à l'ancien bâtiment. Quid des conséquences du renouvellement de l'eau à l'intérieur du port surtout en été lors des pics de

température ? L'eau verdit par manque de brassage, odeurs fétides, danger pour la flore et la faune dans l'enceinte du port, rejets moteurs, etc.

Dégradation du milieu naturel et dépassement du pourcentage autorisé de l'augmentation de l'artificialisation des sols (près de 1000m²).

Les compensations paraissent bien dérisoires (cages grillagées remplies de coquilles d'huîtres vides et bio-huttes).

L'allongement du musoir ne diminuera pas la houle qui n'entre heureusement que très rarement directement dans l'avant-port. Par contre, cela créera un resserrement de la passe qui, à peine franchie, nécessitera un changement de direction rapide à 90°, à proximité de la zone de baignade, avec un quai d'accueil de 84m de long qui débordera de 5m et des catamarans de 12 à 16m amarrés en face.

Le croisement des bateaux par houle déferlante de Sud-Sud-Est en sera rendu dangereux.

Ces travaux vont contrarier, et peut-être interdire, la circulation des bateaux dans la passe. Pendant combien de temps ? Quelles compensations pour les usagers ?

Le vrai problème est la hauteur et la forme de la digue Est, par-dessus laquelle les vagues passent au point de nécessiter de déplacer les bateaux et d'interdire la circulation aux véhicules et aux piétons. Rien n'est prévu de ce côté-là.

Réponse du maître d'ouvrage : Compte tenu des enrochements déjà existants, la passe d'entrée du port sera réduite de 115 à 105m, ce qui n'entraînera pas d'impact sur le renouvellement des eaux. Des simulations de courantologie ont été réalisées pour l'état actuel et pour l'état futur du musoir dans des situations extrêmes et par temps calme. Les courants marins sont très faibles dès que l'on passe le futur quai d'accueil. L'extension de la digue Est n'aura donc pas d'impact négatif sur le renouvellement des eaux du port et sur les eaux de baignade de la plage de l'Amiral.

L'allongement du musoir a été étudié sur la base de données de houles réelles à l'entrée du port. La base de données utilisée est très précise et mondialement reconnue. Elle est établie sur la base de mesures satellitaires de 1985 à aujourd'hui. Les modélisations d'agitation des eaux dans le port intègrent donc le spectre de houle réelle à l'entrée du port venant majoritairement de l'Est, mais aussi de houles plus faibles venant du Sud, pour lesquelles le port n'est pas protégé. L'allongement du musoir permettra de protéger, non seulement le futur quai d'accueil mais également le plan d'eau du port qui bénéficiera de 10 jours supplémentaires de calme à l'arrière de la digue Est.

Les travaux sont susceptibles d'interférer sur la navigation. L'allongement du musoir entraînera la dépose du phare actuel qui sera remplacé. La zone de travaux sera matérialisée par un balisage visible également de nuit en accord avec les services des Phares et Balises. Le bureau du port et la police portuaire seront informés sur toutes les interventions et leurs interactions possibles avec la navigation dans le port. Durée des travaux : 4 mois.

Les travaux de pose des canalisations et crépines au niveau du pompage et du rejet risquent également de restreindre la circulation dans la passe d'entrée du port pour une durée de 2 mois. Il en sera de même pour la construction du quai d'accueil. Ces deux phases de travaux ne seront pas concomitantes.

Pour éviter les conflits d'usages sur le plan d'eau et les incidents, un balisage des zones de chantier sera mis en place, en coordination avec le bureau du port et la Police Portuaire.

L'artificialisation des sols supplémentaire sera de 972 m² par moins de 10m de profondeur en zone portuaire, déjà artificialisée, où les sédiments sont régulièrement remobilisés lors du passage des grosses unités. Il ne s'agit donc pas de petits fonds côtiers naturels. On peut considérer que la transformation du restaurant chez Josy est une mesure compensatoire car elle va permettre d'éliminer les 250 m² de béton coulé à même le sol. La seule véritable mesure compensatoire serait d'étendre la désartificialisation à l'ensemble du littoral de la commune. Elle devrait être menée en concertation avec la commune de Villeneuve-Loubet et la CASA. Il s'agirait d'un projet de grande ampleur difficile à intégrer dans un projet ponctuel.

Avis du CE : Le port de Marina Baie des Anges est un port complètement artificiel qui a été construit dans les années 1960, sur une zone marécageuse, à une époque où l'on ne parlait pas de loi littorale. Il empiète entièrement sur un littoral rectiligne à l'origine. La seule solution serait de rétablir l'état antérieur, afin de ne pas artificialiser davantage le site, ce qui ne me paraît pas d'actualité tant que le réchauffement climatique permettra aux habitants d'y vivre normalement, sans risque de submersion marine pour les immeubles. Je ne pense pas que le public qui y vit souhaite cette solution extrême.

Lors de ma rencontre avec Monsieur le Maire, il m'a indiqué que le port de Marina Baie des Anges devait être redynamisé, notamment qu'il y avait urgence à remplacer le bâtiment Biovimer, laissé à l'abandon depuis une vingtaine d'années. Cette question a été traitée lors de l'enquête publique de mise en compatibilité du PLU de Villeneuve-Loubet pour le réaménagement du Port Marina Baie des Anges, qui s'est déroulée du 22 avril au 25 mai 2022. Je n'ai donc pas à y revenir.

J'ai d'ailleurs regretté qu'il y ait eu deux enquêtes distinctes. Cet avis est développé dans le point 4-2-7.

La présente enquête publique s'attache donc uniquement à la question de la protection du plan d'eau du port et des mesures environnementales. Dans la mesure où les travaux d'extension du musoir se situent sur un ouvrage artificiel, dans un port urbain, la question de l'artificialisation des sols ne peut être retenue pour en interdire une extension protectrice, qui reste limitée.

La transformation du restaurant chez Josy est une mesure compensatoire partielle car, même si la superficie désartificialisée reste modeste, elle va permettre d'éliminer 250 m² de béton coulé à même le sol.

Concernant la question du brassage des eaux, des simulations de courantologie ont été réalisées pour comparer l'état des courants avant et après les travaux. Elles indiquent que les courants faiblissent très rapidement après l'entrée dans le port, dès le futur quai d'accueil.

Les dimensions du quai d'accueil ont été revues à la baisse en septembre 2022, donc après la diffusion du dossier. D'après les plans fournis par Maribay, en réponse au procès-verbal de synthèse, il ferait 70,25m de long et ne déborderait que d'environ 1m au-delà des enrochements.

Il faut noter également que la végétation protégée de *Cymodocea nodosa*, située à la sortie du port, est trop éloignée pour être impactée par les travaux, si les mesures de protection anti-MES sont mises en place.

La mise en place de nurseries artificielles est plus une mesure d'accompagnement qu'une véritable compensation.

Enfin, les vagues de submersion ayant obligé à déménager les véhicules et les bateaux, situés derrière la digue Est, se sont produites 2 fois en 8 ans, déplaçant un Algeco sur quelques mètres. Maribay envisage d'ailleurs d'installer un système de retour de vague dans les enrochements situés côté mer de la digue Est, afin de « casser » la houle.

Le porteur de projet ayant pris en considération les conséquences de l'extension du musoir de la digue Est, je suis favorable à cette extension à 15m maximum (annexe 3).

L4, L7, L9 et L10 - Association ASDEFMAR avec Mesdames Muzi, Ellis et Haquin et Monsieur Daigueperse : Même remarque sur les conséquences du rétrécissement de la passe (cf. L1) : manœuvre des bateaux, brassage insuffisant des eaux de baignade, artificialisation des sols augmentée. La houe entre rarement directement dans le port.

Réponse du maître d'ouvrage et avis du CE : Voir réponse à **L1**.

L11 – Monsieur Dubreuil : L'extension du musoir diminuant le brassage de l'eau de mer, va à terme impacter la qualité de l'eau du port et donc la plage de l'Amiral. Nous avons pu constater les désagréables fumées et le bruit liés aux grands navires présents cet été dans le port, cible privilégiée de MARIBAY.

Réponse du maître d'ouvrage et avis du CE : Voir réponse à **L1**.

4-2-2. Quai d'accueil adjacent à « Cœur Marina »

L4, L7, L9 et L10 - Association ASDEFMAR avec Mesdames Muzi, Ellis et Haquin et Monsieur Daigueperse : Le choix d'augmenter la surface du quai d'accueil dans une zone submersible et soumise à des secousses sismiques semble risqué. C'est également une augmentation de l'artificialisation du sol. La plupart des arbres ayant été enlevés, la zone sera insupportable en été.

Réponse du maître d'ouvrage : Le quai d'accueil est positionné sur des pieux qui ont fait l'objet d'un dimensionnement prenant en compte les risques sismiques et la submersion marine de la zone. L'ensemble du quai et de la nouvelle promenade créée font l'objet d'un travail architectural par un architecte paysager qui intégrera très largement de la végétation. Les essences les mieux adaptées au contexte seront choisies. Les pins majestueux et les palmiers non malades seront conservés.

Lors du dépôt du dossier, l'occupation du quai d'accueil avait été envisagée avec un agrandissement maximum. Depuis, les hypothèses de réalisation ont été revues, ainsi que son emprise. La réalisation de l'ouvrage sur pieux limite l'artificialisation et les modifications des courants. La base de l'ouvrage sera à 1,49m au-dessus du niveau de l'eau.

Le quai d'accueil, entraînera un gain de surface sur la mer de 25.9 m² sans réelle artificialisation, car le linéaire est déjà artificialisé par des enrochements et seulement 4 pieux seront implantés sur les fonds. Avec un diamètre de 711 mm, ils représentent une artificialisation totale de 1.6 m².

Avis du CE : En réalité, la plupart des pieux seront implantés sur une surface d'enrochement, déjà artificialisée. Compte-tenu des précisions apportées par le maître d'ouvrage et des efforts qu'il fait pour tenir compte des observations de la MRAe et de la DREAL, je suis favorable à cet aménagement qui permettra de redynamiser le port, avec une artificialisation minime (annexe 4).

4-2-3. Implantation de ducs d'albe et de pannes au niveau du quai de la digue Est

Aucune observation du public à ce sujet

Précision du maître d'ouvrage : Le projet vise à remodeler le port en l'adaptant, à augmenter ses niveaux de service et sa sécurité, sans augmenter sa capacité d'accueil. Les ducs d'albe initialement prévus sont des structures d'accueil des catamarans et, s'ils ne devaient pas être installés, les pannes actuelles resteront en place.

Avis du CE : Les dimensions du bassin du port restant identiques à l'existant, il me semble important de ne pas augmenter sa capacité et d'accueillir des unités dont la taille est adaptée à ses dimensions, notamment en ce qui concerne les conditions de sécurité de circulation dans le port.

4-2-4. Dragage des sédiments en sortie d'émissaires pluviaux se déversant dans le bassin portuaire

Aucune observation du public à ce sujet

Question du CE et réponse du maître d'ouvrage : A la lecture du dossier, je me suis intéressée à la question des filets anti-MES, destinés à stopper les particules fines lors du dragage des sédiments, à la sortie des émissaires pluviaux, mais également autour des zones de travaux. Par ailleurs, des contaminants chimiques (cuivre, plomb, zinc) et des hydrocarbures sont remobilisés lors de la remise en suspension des particules fines. Je me suis donc inquiétée de la façon dont ces éléments sont piégés par les filets anti-MES.

Le maître d'ouvrage m'a précisé que les filets anti-MES sont des géotextiles aux mailles suffisamment fines pour retenir la fraction fine des matières en suspension (inférieures à 63 μ). Ce sont elles qui fixent le plus les éléments chimiques métalliques et les hydrocarbures.

A mon avis, il faudra que les filets anti-MES soient contrôlés et éventuellement changés régulièrement. Même s'ils sont très résistants, ils ne sont pas à l'abri d'une déchirure ou d'un déplacement lors des travaux.

4-2-5. Installation de conduites de pompage et de rejet d'eau de mer (Projet « Cœur Marina »)

L4, L7, L9 et L10 - Association ASDEFMAR avec Mesdames Muzi, Ellis et Haquin et Monsieur Daigueperse : cette association et les personnes citées, sont favorables à l'alimentation de la piscine en eau de mer à condition de ne pas déranger le milieu marin.

Réponse du maître d'ouvrage : Une modélisation de la dispersion des rejets de la piscine a été réalisée, afin de connaître son aire d'influence. Même dans les cas le plus pénalisant, en termes de conditions météorologiques, les anomalies de températures observées dans la masse d'eau restent faibles et l'impact du rejet anticipé est négligeable. Les canalisations de pompage seront situées à une profondeur de 6,2m.

Avis du CE : Les canalisations restent dans les limites de la concession du port. Le système mis en place permettra de réduire le chauffage et la climatisation dans les nouveaux locaux et dans la piscine. Il fait partie d'un projet de certification « Bâtiment durable Méditerranéen » du « Cœur Marina », en particulier sur le volet énergétique. L'eau pompée sera rejetée, sans traitement chimique, avec la même qualité après passage dans un échangeur. J'y suis donc favorable.

4-2-6. Démolition du restaurant « Chez Josy » et son remplacement

Aucune observation du public à ce sujet

Question du CE et réponse du maître d'ouvrage : Je me suis interrogée sur le risque de submersion marine du restaurant « Chez Josy », compte tenu de sa situation (annexe 5)

Le maître d'ouvrage m'a indiqué que ce restaurant, qui sera démontable, ne sera exploité qu'en saison estivale. Cela limitera son exposition aux tempêtes hivernales. Les infrastructures prévues ont été dimensionnées pour résister à ce risque.

Par ailleurs, il est situé sur le domaine portuaire et, de ce fait n'est pas soumis à la loi « littoral », comme les restaurants de plage. Toutefois, Monsieur le Maire a souhaité qu'il soit exploité dans les mêmes conditions que les autres restaurants de plage de la commune.

Avis du CE : Comme on l'a vu plus haut, la suppression de 250m² de bétons compensera en partie l'imperméabilisation des sols, liée à l'extension du musoir. Les infrastructures étant prévues pour résister à un éventuel risque de submersion, je donne donc un avis favorable à cette partie du projet.

4-2-7. Pompage des eaux d'exhaure pour les fondations de « Cœur Marina »

L1 – Monsieur Nédélec : Eiffage a choisi de procéder au pompage des eaux d'exhaure pendant 15 mois au motif que la technique de cerclage par béton, écran de « jet gouting » est moins onéreuse, au lieu des 7 mois prévus avec des palplanches.

Réponse du maître d'ouvrage : La réglementation évolue et impose le cerclage autour des zones de construction de bâtiments où des risques de liquéfaction des sols existent.

Le choix du cerclage par une enceinte en béton a été choisi car il entraîne moins de nuisance, notamment au moment de l'installation. L'installation de palplanches est excessivement bruyante.

Les travaux de requalification du bâti sur l'ancien espace « Biovimer », initialement envisagés, ont dû être adaptés suite à un constat d'entrée d'eaux. Toutefois, des sondages ont été réalisés récemment et ont permis de constater que les eaux présentes étaient en lien avec des fuites de réseaux et des infiltrations et non à une remontée de nappe ou une infiltration d'eau de mer. Les sondages font apparaître qu'une couche argileuse étanche se trouve en dessous du radier de l'immeuble, interdisant donc les remontées de nappes ou échanges.

Le cerclage constitue donc une simple sécurité et, dans ces conditions, aucun pompage permanent ne sera réalisé après les travaux. De plus un système de surveillance topographique sera installé aux abords de l'enceinte étanche, afin de contrôler les effets du pompage.

Avis du CE : Peut-être faudrait-il s'assurer que la couche argileuse est bien continue et protégera bien « Cœur Marina » d'une remontée de nappe. En effet, dans les formations quaternaires, il arrive que les couches argileuses aient une structure lenticulaire peu protectrice contre les remontées d'eau.

L4 – Madame Muzi : Que deviennent les eaux d'exhaure ? Ne risquent-elles pas d'affecter la qualité des eaux de baignade de la plage de l'Amiral ? De contaminer la faune et la flore ?

Réponse du maître d'ouvrage : Un rejet en milieu naturel est soumis à des limites strictes en termes de contaminants, de température et de turbidité (arrêté du 30 juin 2020). Cet aspect a été pris en compte pour cette partie des travaux. Les eaux d'exhaure pompées feront donc l'objet d'une décantation et ou filtration, avant leur rejet, pour garantir une teneur en matières en suspension faible.

Des analyses préliminaires ont déjà été réalisées sur les eaux souterraines. Elles sont saumâtres et ne montrent pas de contaminations particulières. Des analyses hebdomadaires seront réalisées dans la bêche de décantation pour vérifier la qualité des eaux d'exhaure et stopper les pompages si nécessaire. Etant donnés les débits recalculés, sur la base de tests (passant de 200m³/h à 38 m³/h maximum sur 6 mois), les risques de remise en suspension des sédiments et donc de contamination des eaux de baignade sont nuls. Un suivi visuel est prévu pour permettre d'arrêter les travaux en cas d'incident.

Avis du CE : compte tenu des précautions mise en place par le maître d'ouvrage, il me semble que les conditions sont réunies pour éviter toute contamination des eaux naturelles. Le port de Marina Baie des Anges est engagé dans une démarche « Port Propre » (annexe 6).

L11 – Monsieur Dreuil : Les rejets d'eaux pompées lors du chantier se feront dans le port créant une turbidité de l'eau de baignade au niveau de la plage de l'Amiral. La qualité des eaux de baignade sera-t-elle affichée aux abords sans attendre la contamination.

L'information technique est abondante mais peu compréhensible.

Réponse du maître d'ouvrage : Voir ci-dessus L4

Avis du CE : Voir ci-dessus L4. Je confirme que l'information technique, notamment l'étude d'impact est difficile à comprendre pour un néophyte et la note de présentation non technique, a priori destinée au public, reste relativement technique sans mettre très clairement en évidence les conséquences éventuelles des travaux.

Question du CE et réponse du maître d'ouvrage et de la Mairie sur la question plus générale des eaux d'exhaure : J'avais demandé la raison pour laquelle deux enquêtes publiques distinctes ont été diligentées pour traiter de la modification du PLU et de la question du réaménagement du plan d'eau du port Marina Baie des Anges. A mon avis, il aurait été plus judicieux de réunir les deux enquêtes conformément à l'article L122-1 du Code de l'environnement qui stipule : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. » Il était tout à fait justifié de gérer la question des eaux d'exhaure sous le futur bâtiment « Cœur Marina » en même temps que sa construction.

La réponse du maître d'ouvrage est la suivante : l'ensemble des travaux prévus dans la concession portuaire ne pouvait faire l'objet d'une seule et même demande d'autorisation car certains nécessitaient des interventions urgentes pour des risques humains ou environnementaux.

Du côté de la mairie, il m'a été indiqué que l'enquête relative à la modification du PLU, pour la construction du bâtiment « Cœur Marina », relevait de la commune de Villeneuve-Loubet tandis que la présente enquête, relevant de la « Loi sur l'Eau » était du ressort de la Préfecture.

4-2-8. Réfection de l'émissaire de la contre-digue de la plage de l'Amiral

Aucune observation du public à ce sujet

Question du CE et réponse du maître d'ouvrage : La CASA, ayant exprimé le désir d'un contact avec la société Maribay pour traiter la réfection de l'émissaire de la contre-digue de la plage de l'Amiral, j'ai demandé si ce contact avait eu lieu et si Maribay ne devait prendre en compte que les eaux pluviales du port.

La réponse a été positive. L'émissaire de la contre digue, ne collectant pas les eaux du port, Maribay n'a pas à prendre en compte ces travaux de réfection de l'émissaire.

Avis du CE : Une coordination est nécessaire entre la CASA et le délégataire, chargé du port Marina Baie des Anges, afin de remettre en état cet émissaire, si cela s'avère nécessaire.

4-2-9. Incidences sur l'environnement, notamment sur la zone Natura 2000

L4, L7, L9 et L10 - Association ASDEFMAR avec Mesdames Muzi, Ellis et Haquin et Monsieur Daigueperse et L5 Madame Devy-Bricaud : Eviter les nuisances envers la flore, la faune, notamment les cétacés, et le milieu marin dans son ensemble, pendant les travaux.

Réponse du maître d'ouvrage : Les nuisances du chantier et de l'exploitation du port ont été réduites au maximum et des mesures de suivi, pendant le chantier, ont été mises en place, afin d'assurer la protection du milieu. Une réduction de la longueur de l'extension du musoir est actuellement à l'étude.

La mise en place d'écrans à bulle peut permettre, à la fois, de réduire la diffusion de MES, même s'ils sont moins efficaces que les rideaux en géotextile, mais également de réduire la propagation des ondes sonores, afin de réduire l'impact, déjà négligeable, sur les cétacés.

Avis CE : Les cétacés communiquent entre eux par ondes sonores, notamment avec leurs petits qui parfois se perdent car leur « voix » faible par rapport aux adultes, n'est pas perçue par leur mère. Il est donc important de réduire les nuisances sonores et d'éviter que ces animaux marins s'approchent des zones de travaux.

4-2-10. Thèmes hors objet de l'enquête.

Ces thèmes sont souvent à rapprocher de l'enquête E22000012/06 « Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU sur la commune de Villeneuve-Loubet » qui s'est déroulée du 22 avril au 25 mai 2022

L1 - Monsieur Nédélec : Il fait observer l'augmentation importante du prix des concessions et l'utilisation des droits d'usage qui ne doivent servir que pour les ouvrages portuaires nouveaux (article R5314-21 du code des transports). Autre observation sur le risque financier en cas de défaillance du délégataire.

L2 à L11 : Observations relative au bâtiment « Cœur Marina » : hauteur du bâtiment, arrachage des arbres, bétonnage, nuisances liées à la fréquentation du site, couvert végétal, etc.

Avis CE : Ces observations ne relève pas de l'enquête présente.

4.3. Les observations orales

Monsieur Nédélec m'a indiqué, lors de sa visite, que les eaux d'exhaure auraient déjà été rejetées dans les eaux du port.

Précision du maître d'ouvrage et avis du CE : D'après le maître d'ouvrage, le pompage des eaux d'exhaure n'a pas pu commencer, puisque le bâtiment « Biovimer » n'est toujours pas

complètement détruit. Il y a sans doute eu confusion avec les arrivées d'eaux pluviales se déversant dans le port par les émissaires dédiés.

5. AVIS DE LA VILLE DE VILLENEUVE LOUBET

Monsieur Lionnel LUCA, Maire de Villeneuve-Loubet, m'a reçu le 2 novembre 2022.

Il précise que la création du Port Marina Baie des Anges a été gérée au niveau de l'Etat. Le port a été créé en fin des années 1960, à la même époque que la création de la technopole de Sophia Antipolis. La compétence sur le port a été transférée à la commune en 2013.

Le port a été construit sur un littoral rectiligne où n'existait aucune anse, en zone marécageuse.

Une première concession de 50 ans avait été confiée par l'Etat à la SYCIM (Société Yacht Club de Marina Baie des Anges). Arrivée à échéance le 31 décembre 2020, une procédure de publicité et de mise en concurrence a conduit la commune à retenir l'offre du groupement constitué par la société Eiffage, la banque des territoires (Caisse des dépôts) et la société Sodeports, pour une durée de trente ans.

Les redevances sont intégralement perçues par Maribay qui représente le groupement. En contrepartie, la commune perçoit une somme fixe (environ 500 000€), révisée chaque année et un pourcentage variable, fonction des ressources perçues par Maribay.

Maribay prend à sa charge toutes les dépenses afférant au fonctionnement et aux investissements sur le port.

Monsieur le maire a créé un service juridique, au sein de sa commune, afin d'éviter d'éventuels contentieux.

Il explique que la société qui exploitait l'ancien bâtiment Biovimer a fait faillite, il y a une vingtaine d'année et laissé le lieu en l'état. Il était donc indispensable de remédier rapidement à cette situation.

Le Conseil Municipal (délibération mise au dossier) s'est réuni le 24 février 2022. Il a donné un avis favorable au projet de réaménagement et de mise en sécurité du plan d'eau du Port Marina Baie des Anges, présenté par la société Maribay. Il autorise Monsieur le Maire (ou son représentant) à engager toutes les démarches nécessaires pour la bonne mise en œuvre de la délibération et lui donne tous pouvoirs pour signer l'ensemble des documents nécessaires à son exécution.

6. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

6-1 Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale

La MRAe a été saisie dans le cadre de la procédure "au cas par cas". L'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

La MRAe constate que les travaux de réhabilitation du secteur « Biovimer » et la réfection du carénage ne sont pas intégrés dans le périmètre du projet et recommande d'élargir le périmètre de l'étude d'impact à l'ensemble des travaux prévus dans le cadre du réaménagement du port de plaisance (rappel de l'article L122-1 du code de l'environnement).

Les enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- La qualité des eaux et des fonds marins, sensible à la remobilisation de sédiments pollués,

- La biodiversité du milieu marin et la présence de mammifères marins,
- La vulnérabilité du projet au changement climatique et au risque de submersion marine,
- Le paysage et l'artificialisation du trait de côte,
- La prise en compte de l'hydrogéologie du site et la pérennité des ouvrages voisins.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en explicitant l'articulation de l'ensemble du projet au regard des orientations et des objectifs édictés par le document stratégique de façade, afin de définir d'éventuelles compensations, notamment en ce qui concerne l'artificialisation des sols.

Concernant la qualité de l'eau et des fonds marins, elle recommande la mise en œuvre de mesures de confinement des zones de travaux.

La MRAe n'émet pas d'observation particulière sur les mesures envisagées pour réduire les atteintes à la biodiversité, notamment sur les sites Natura 2000 concernés.

Concernant la vulnérabilité du projet au risque de submersion marine, la MRAe recommande de compléter l'état initial, afin de caractériser la vulnérabilité locale du littoral et de justifier que le projet réduit l'exposition des personnes et des biens face à ce risque.

Elle recommande également de revoir l'état initial du paysage et d'en préciser les enjeux depuis des points de vue privilégiés, afin de présenter une évaluation des incidences adaptée et proportionnée aux enjeux locaux du site et de démontrer l'intégration paysagère des aménagements envisagés. Une illustration des impacts paysagers par photomontage est également attendue.

Enfin la MRAe recommande que l'étude d'impact soit complétée par une étude géotechnique liée aux travaux de pompage et que les conclusions soient prises en compte dans la définition du projet et le suivi à effectuer.

6-2 Avis de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

Les pressions potentielles sur l'environnement identifiées sont :

- La pollution par remobilisation des sédiments contaminés (dragage, forage),
- L'augmentation de la turbidité,
- Les nuisances sonores importantes pour les mammifères marins (vibro-fonçage, battage des pieux),
- L'artificialisation,
- La modification des conditions hydro-sédimentaires (extension du musoir).

Par ailleurs, un herbier de cymodocées est présent en sortie de port.

1- *Le document stratégique de façade* (DSF) est pris en compte dans le dossier. La plupart des objectifs sont identifiés, ainsi que les risques générés et les mesures prises mises en œuvre pour assurer la compatibilité du projet avec les objectifs indiqués.

La démonstration pourrait être plus précise en décrivant, objectif par objectif, les risques, le détail des mesures prévues et les impacts résiduels, notamment le maintien ou le rétablissement de la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes des fonds côtiers.

Par ailleurs, certains objectifs ne sont pas pris en compte comme, par exemple, l'artificialisation de l'espace littoral. Il faudrait connaître la surface totale des zones artificialisées

en plus des 970 m² liés à l'extension du musoir. Le projet semble représenter plus des 5% du droit à artificialiser défini dans le DSF.

Il faudrait également démontrer la compatibilité du projet avec l'objectif : réduire le niveau de bruit au regard du risque de dérangement et de mortalité des mammifères marins.

2 – Le risque de contamination de l'eau par les polluants, par remise en suspension des sédiments.

Les sédiments, dans l'enceinte portuaire sont très contaminés en métaux, HAP et TBT dans leur couche superficielle. Il convient également d'évaluer et réduire la pollution issue des exutoires pluviaux. Il est toutefois précisé que les sédiments dragués seront traités à terre, pour éviter une immersion en mer.

Il faudrait justifier pourquoi le barrage anti-turbidité est prévu autour de la plage pendant la réalisation de la tranchée. En général, il est conseillé de mettre le barrage autour de la zone de travaux pour confiner la pollution.

Lors des autres phases, un suivi est prévu et un barrage mis en place seulement en cas de dépassement des seuils. Il convient de justifier l'absence de barrage préventif lors du vibro-fonçage et le battage des pieux. Il faudrait également préciser que les travaux, susceptible de provoquer des remises en suspension, seront réalisés par temps calme. Préciser la localisation des points de suivi de la turbidité.

3 – Le risque lié aux nuisances sonores pour les mammifères marins.

Des mesures sont prévues pour réduire l'impact du bruit pendant la mise en place des pieux, phase la plus impactante (vibro-fonçage et procédure d'effarouchement). Les émissions sonores devraient être limitées à la sortie du port. Il faudrait le justifier par une étude de propagation du bruit. Un hydrophone doit être utilisé pendant les travaux pour vérifier ce point et il est conseillé de mettre en place un rideau à bulles.

4 – Modification des conditions hydro-sédimentaires

Les cartes sur la modification des courants et les cartes bathymétriques sont trop petites et peu lisibles.

6-3 Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Indépendamment de l'instruction « loi sur l'eau », ce projet devra être présenté lors d'une commission nautique locale (décret n°86-606 du 14 mars 1986)

Dans le cadre des travaux en mer, la société Maribay informera le pôle activités maritimes de la DDTM des Alpes Maritimes, au moins un mois avant le début des opérations, afin de leur transmettre les dates et horaires d'intervention, la description des moyens engagés et la délimitation des zones de travaux.

6-4 Avis de la Direction Inter Régionale de la Mer Méditerranée

La DRIM demande des clarifications relatives à l'opposabilité du Document Stratégique de Façade (DFS). L'enjeu est important car il est essentiel de sécuriser les services instructeurs qui mettent en œuvre le document stratégique de façade.

La DRIM s'interroge sur l'interprétation des textes : extensive ou minimale. L'interprétation minimale est basée sur la jurisprudence du Conseil d'Etat (décision du 21 novembre 2018 sur un

SDAGE) qui précise que « ...les SDAGE doivent se borner à fixer des orientations et des objectifs, ces derniers pouvant être, en partie, exprimés sous forme quantitative... Il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert... » Il en ressort que seuls les objectifs s'imposent et uniquement dans le cadre d'une analyse globale. Ainsi le non-respect de la cible artificialisation ne serait pas un élément suffisant pour rejeter un projet. Une clarification sur la manière de prendre en compte les objectifs est nécessaire.

Sur la notion de prise en compte, une note explicative de 2018 précisait : « une obligation de compatibilité mais avec dérogation possible pour des motifs justifiés » au document stratégique de façade.

L'avis de la DIRM se termine sur un besoin d'articulation entre l'examen au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (article L2124-1) et le code de l'Environnement (articles L219-9 à L219-18)

6-5 Avis de l'Agence Régionale de Santé

L'examen du dossier n'appelle pas de réserve particulière de la part de l'ARS, considérant qu'en phase chantier la mise en place d'écrans anti-MES est supposée permettre d'éviter la dispersion de matières en suspension ainsi que d'éventuelles fuites d'hydrocarbures. En phase d'exploitation l'impact du projet sur la qualité des eaux sera limité par l'absence de traitement chimique des eaux de rejet, issues de la boucle thermique, et par le traitement du rejet des eaux de la piscine.

Les travaux de rabattage de nappe et de pose de conduits de pompage seront réalisés avant la saison balnéaire durant laquelle l'ARS effectue les contrôles sanitaires des eaux de baignade.

Enfin les bassins des deux établissements (Hôtel et Thalasso) du projet Cœur Marina devront faire l'objet d'une déclaration auprès de l'ARS.

6-6 Avis de la gestion du site Natura 2000

Le gestionnaire du site Natura 2000 « Baie et Cap d'Antibes – îles de Lérins » donne un avis favorable au projet, sous réserve de la désignation, par le maître d'ouvrage d'un référent unique environnement pour toute la durée du chantier.

Il devra mettre en place et vérifier le bon état des moyens de prévention et de lutte contre les dégradations du milieu naturel, notamment lors des phases d'extension du musoir de la digue du large, de réalisation du quai d'accueil, des travaux sur le quai de la digue Est et de la phase de dragage des émissaires pluviaux.

Le référent environnement s'attachera également à vérifier quotidiennement le respect des mesures du protocole de suivi des eaux d'exhaure provenant des travaux de la zone « ex-Biovimer » : fonctionnement du décanteur, suivi de la turbidité, barrage anti-MES.

Ses coordonnées seront transmises à la DDTM et à la Ville de Villeneuve-Loubet. Il devra signaler tout événement pouvant entraîner un risque de dégradation du milieu marin.

En phase d'exploitation, les eaux de la piscine devront faire l'objet d'un suivi annuel de qualité : turbidité, pH, concentration en *Escherichia Coli* et Entérocoques. Ces données devront être disponibles lors de tout contrôle par les services de l'Etat.

6-7 Avis de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis

L'avis demandé concerne uniquement l'exutoire pluvial, dénommé « émissaire du Vallon Pierre à Tambour » et situé dans la contre-digue située au Sud de la plage de l'Amiral. Cet émissaire est géré par la CASA pour sa fonctionnalité pluviale.

Une étude de réhabilitation de cet ouvrage, révélant un début de corrosion des aciers et de dégradation sur l'extrémité du radier, va être lancée prochainement.

Au vu du dossier de la société Maribay, peu détaillé sur ce point, il ne paraît pas possible a priori, de reprendre uniquement la dalle de couverture du cadre. Il conviendrait que la société Maribay se rapproche de la CASA, direction GEMAPI-eaux pluviales, pour préciser et coordonner les travaux à réaliser.

Les autres exutoires pluviaux cartographiés ne sont pas gérés par la CASA, car ils ne récupèrent que des eaux du port.

7. APPRECIATION DU PROJET

Le commissaire enquêteur a constaté la bonne exécution des formalités de publicité et d'affichage, la bonne organisation de l'accueil du public au service de l'Urbanisme de la ville de Villeneuve-Loubet. Au siège de l'enquête, personne ne s'est présenté pour déposer des observations sur le registre. Il faut reconnaître qu'il était plus compliqué de consulter le dossier et de déposer les observations sur le registre sur rendez-vous que de venir librement pendant les heures d'ouverture du service.

Elle a regretté l'absence de registre dématérialisé qui aurait permis à chacun de consulter à distance l'ensemble des dires. Le système permettant d'envoyer un mail à la DDTM, redirigé par mail au commissaire enquêteur, était d'une grande lourdeur qui n'a pas permis au public de suivre l'ensemble des observations.

Lors de la visite des lieux et lors de la réunion de retour du procès-verbal de synthèse, elle a obtenu les informations dont elle avait besoin de la part de Maribay, de Créocéan et de la Ville de Villeneuve-Loubet. Elle a pu analyser les observations du public et être en mesure d'apporter les réponses à ses questions. Le commissaire enquêteur a pu se faire une idée précise du projet malgré la grande technicité du dossier.

Elle est donc en mesure d'évaluer le projet et de donner un avis et des conclusions motivées : ils font l'objet d'un document séparé.

Fait à Nice, le 30/11/2022

Jocelyne GOSSELIN
Commissaire enquêteur

ANNEXES

Annexe 1 et 2 : Procès-verbal de synthèse (5 pages) et réponses de Maribay au procès-verbal de synthèse (15 pages)

Annexe 3 : Photo actuelle de la passe d'entrée du port de Marina Baie des Anges

Annexe 4 : Photo montrant l'emplacement du futur quai d'accueil

Annexe 5 : Photo actuelle du restaurant « Chez Josy »

Annexes 6 : Photo de l'affichage « Port Propre »

**Annexe 1 : Procès-Verbal de Synthèse
(5 pages)**

**Annexe 2 : Réponse du Maître d'ouvrage au
Procès-Verbal de Synthèse
(15 pages)**

Annexe 3 : Photo de la passe d'entrée actuelle du port de Marina Baie des Anges



Annexe 4 : Photo de l'emplacement du futur quai d'accueil montrant les enrochements qui seront recouvert par le quai et dans lequel la grande majorité des pieux seront plantés. Le quai sera partiellement implanté en surplomb sur la mer.



Annexe 5 : Situation actuelle du restaurant « Chez Josy » installé sur une dalle de béton visible à la base des installations.



Annexe 6 : Affichage « Port Propre »

Notre engagement environnemental

Le projet de la Marina Baie des Anges est marqué par un fort engagement pour la protection environnementale.

L'activité portuaire perturbe l'équilibre marin et impacte de manière non négligeable la biodiversité.

Eiffage et ses partenaires se sont engagés dans une démarche de management environnemental dès le démarrage du projet.

Pour répondre à ces multiples enjeux, un engagement dans des actions concrètes envers la protection de la faune et la flore du littoral est mis en place.

Nos efforts se concentrent sur de multiples leviers : **traitement des eaux portuaires de surface, gestion des déchets, protection de la biodiversité, durabilité du complexe portuaire et hôtelier.**

Our environmental commitment
The Marina Baie des Anges project is characterised by its strong commitment to the protection of the environment. Eiffage and its partners have embraced the management of the environment approach right from the start of the project. To meet the many challenges involved, a commitment to practical measures for the protection of coastal fauna and flora has been adopted.

Our efforts focus on multiple levers: **treatment of surface port water, waste management, protection of biodiversity and sustainability of the port and hotel complex.**

Un port engagé
A committed port



Signe d'une qualité environnementale exemplaire, le label Pavillon Bleu s'appuie sur des critères complets et évolutifs, articulés autour de grands thèmes tels que l'éducation et la sensibilisation du public à l'environnement, la gestion de l'eau et des déchets.

The Blue Flag certification, which is an indicator of very high environmental standards, is based on comprehensive and evolving criteria, structured around major themes such as education and public awareness of the environment, as well as water and waste management.

PORTS PROPRES

Vise à **maîtriser les effluents et les déchets** générés par l'activité des ports de plaisance.

PORTS PROPRES®
The aim is to manage effluents and waste generated by yachting.



Le projet est certifié argent au label **BDM (Bâtiment Durable Méditerranéen)** en conception, garantissant un **haut niveau de qualité énergétique et environnementale** dans une démarche d'amélioration continue.

The project has earned silver by the Bâtiment Durable Méditerranéen (BDM) certification for design, guaranteeing a high level of energy and environmental quality in a continuous improvement approach.

