

Préfecture du Var

Commune de SANARY-SUR-MER



***Projet d'installation et d'exploitation
d'un coffre d'amarrage destiné à
l'accueil des navires de croisière en
baie de Sanary-sur-Mer***

AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

1) Le projet : présentation et cadre réglementaire

- *Présentation*

L'arrêté préfectoral n°155/2016 *réglementant le mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée* du 24 juin 2016 précise dans son article trois les secteurs et les zones autorisés au mouillage pour les navires de commerce et de grande plaisance ainsi que les conditions de mouillage hors de ces secteurs et zones.

La baie de Sanary n'est pas listée dans les secteurs et les zones de mouillage et n'est pas identifiée comme secteur préférentiel de mouillage en raison des herbiers de posidonie largement présents sur les fonds. La commune de Sanary-sur-Mer dispose actuellement d'une autorisation transitoire pour le mouillage des navires de croisière et les navires mouillent anarchiquement à l'ancre dans la baie de Sanary et impactent fortement les herbiers de posidonie.

La commune de Sanary-sur-Mer souhaite préserver l'activité de croisière dans la baie de Sanary et la développer dans une démarche respectueuse de l'environnement. Elle propose l'aménagement d'un coffre d'amarrage pour navire de croisière afin d'organiser l'accueil des paquebots dans la baie et éviter le mouillage des navires à l'ancre afin de préserver l'herbier de Posidonies.

Ce coffre d'amarrage sera situé à environ 850 m du port de Sanary, il pourra accueillir des navires en escale jusqu'à 225 m de long d'une capacité d'environ 600 croisiéristes.

Par ailleurs, cet équipement pourra être utilisé par les navires de grande plaisance (longueur > 80 m) et les navires militaires en respectant les conditions d'utilisation.

Le projet fait l'objet d'une procédure de demande d'Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public Maritime au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

- *Cadre règlementaire*

- *Au titre de la protection des eaux*

La nomenclature des opérations « installations, ouvrages, travaux et aménagements » (IOTA), soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L214-1 à 6 du Code de l'Environnement, est précisée dans les articles R.214-1 à R.214-5 dudit code.

Le cout prévisionnel des travaux est estimé à 450 000 € HT, aussi le projet est soumis à déclaration.

- *Au titre des sites Natura 2000*

L'article L. 414-4 du Code de l'Environnement soumet les programmes ou projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis à un régime d'autorisation ou d'approbation administratives, et dont la réalisation est de nature à affecter de façon notable un site Natura 2000, à une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site.

Bien que le site du projet en baie de Sanary-sur-Mer ne soit pas inclus dans un périmètre Natura 2000, le projet est soumis à évaluation des incidences sur le site Natura 2000 présent à proximité : la ZSC FR9302001 « Lagune du Brusç » - Distance : 2,6 km.

- *Au titre de la protection des espèces*

Les articles L. 414-1 et L.414-2 du Code de l'Environnement réglementent la protection des espèces et de leur habitat. Le projet de coffre d'amarrage est situé sur une zone sableuse au sein de l'herbier de posidonies de la baie de Sanary. Les installations conçues pour n'avoir aucun impact dommageable sur les espèces protégées et leur habitat, n'induiront aucune destruction ou dégradation significative de l'herbier de Posidonies.

Le projet n'est pas soumis à demande de dérogation pour destruction d'espèce protégée.

- *Au titre des études d'impacts*

Les études d'impacts sont définies au travers des articles L.122-1 et suivants et R122-1 et suivants du Code de l'Environnement. Le dossier a fait l'objet d'une demande d'examen cas par cas préalable à réalisation d'une étude d'impact pour les rubriques suivantes :

- 10°g) Zone de mouillage et d'équipements légers ; - 12° Création ou extension de récifs artificiels. L'arrêté préfectoral n°AE-FR09316P0225 du 11/01/2017 stipule que le projet d'aménagement est soumis à étude d'impact.

Le projet étant soumis à étude d'impact, il est soumis à autorisation environnementale

- *Au titre de l'enquête publique*

Le projet étant soumis à autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et à étude d'impact, il sera soumis à une enquête publique selon les modalités prévues aux articles L181-10 et R181-36 du code de l'environnement.

Le dossier d'enquête publique comprendra les éléments prévus à l'article R123-8 du code de l'environnement.

- *Au titre de la déclaration de projet*

Selon les dispositions de l'article L. 126-1 du code de l'environnement : « lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagement ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

Le projet étant soumis à enquête publique au titre du code de l'environnement, à l'issue de cette procédure, la commune devra se prononcer sur l'intérêt général.

Le projet d'implantation et d'exploitation d'un coffre d'amarrage pour navires de croisière en baie de Sanary est soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau, à évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, à étude d'impact, à autorisation environnementale, à enquête publique et à déclaration de projet au titre du Code de l'Environnement

- *Au titre du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP)*

Conformément au 3e alinéa de l'article R181.13, la demande d'autorisation environnementale doit comprendre un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours pour effet de lui conférer ce droit.

Le dossier fait l'objet d'une procédure de délivrance d'un titre domanial, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime

- *Au titre de la navigation*

Le projet est soumis pour avis à la commission nautique locale (CNL) prévue par le décret n°86-606 du 14 mars 1986, qui se prononce en matière de navigation maritime.

La commission nautique locale s'est réunie le 30 septembre 2016 et a émis un avis favorable.

2) Description résumée de l'opération

Le présent dossier porte sur le projet de création et d'exploitation d'un coffre d'amarrage pour navires de croisière dans la baie de Sanary.

Le mouillage écologique sera implanté sur une zone de sable nu. Il comportera un corps-mort équipé de modules écologiques afin de favoriser le développement de la biodiversité marine. Le coffre pourra accueillir des paquebots de longueur maximale de 225 m. Il est envisagé environ 25 escales par an et 40 escales au maximum.

Le projet fait l'objet d'une demande d'**autorisation environnementale** au titre des articles L.181-1 et R. 181-1 et suivants du code de l'environnement.

En parallèle, la zone du projet de coffre d'amarrage fait l'objet d'une procédure d'**autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime** au titre du code général de la propriété des personnes publiques.

Le projet de coffre d'amarrage pour navires de croisière est localisé dans la baie de Sanary, à environ 850 m au S-SO du port de Sanary-sur-Mer ; profondeur d'eau de l'ordre de 16 m. Les coordonnées du point d'ancrage du coffre sont : longitude 5° 47' 52.87'', latitude 43° 06' 28.61''

Le projet a pour objectif d'organiser l'activité d'accueil des navires de croisière à Sanary-sur-Mer tout en conciliant le développement économique et le respect de l'environnement.

L'installation d'un coffre d'amarrage pour les navires de croisière en baie de Sanary permettra d'éviter le mouillage anarchique des paquebots à l'ancre dans les herbiers de Posidonies et la dégradation de cette espèce protégée largement présente dans la baie.

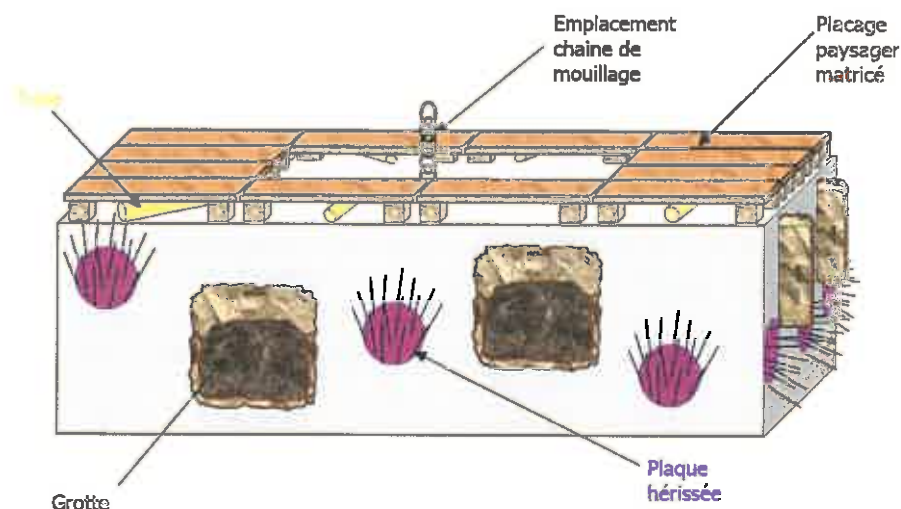
Les installations sont conçues pour éviter toute dégradation des herbiers sur l'emprise des ouvrages et limiter les incidences néfastes pour le milieu marin. De plus le coffre d'amarrage sera équipé de dispositifs écologiques favorisant le développement de la faune et la flore marine. Par ailleurs, cet équipement pourra également être utilisé par les navires de grande plaisance (longueur > 80 m) et les navires militaires en respectant les conditions d'utilisation. Ce projet s'inscrit parfaitement dans la politique de la Préfecture Maritime visant à réglementer le mouillage des navires dans les eaux intérieures françaises de Méditerranée et à préserver la biodiversité marine.

Le dispositif de mouillage et d'amarrage envisagé comprend :

- Un corps-mort en éléments préfabriqués en béton de 175 tonnes (5,65 m x 5,65 m x 2,3 m) posé sur un lit de ballast (20/40) ;
- Une chaîne de mouillage de 50 m de long munie de 2 flotteurs intermédiaires ;
- Un coffre d'amarrage (3,5 m de diamètre et 1,5 m de haut) avec croc largable pour passage de 2 doubles aussières, peint en blanc et équipé d'un feu blanc autonome d'une portée de 2 miles nautiques ;
- Des modules écologiques fixés sur le corps-mort.

L'ouvrage est dimensionné pour pouvoir accueillir des navires d'une longueur maximale de 225 m en conditions Beaufort 4.

| Dimensionnement des ouvrages | Projet retenu |
|--------------------------------------|-------------------------|
| Corps mort (Côté / Haut. / Masse) | 5,65 m / 2,3 m / 175 t |
| Chaîne mère (Long / Masse) | 50 m / 2430 kg |
| Flotteur intermédiaire (Nbre, Vol.) | 2 / 1000 l |
| Coffre (Diam / haut. / flottabilité) | 3,5 m / 1,5 m / 2000 kg |



➤ Amarrage des paquebots

Le coffre d'amarrage sera balisé de jour et de nuit conformément à la réglementation et il sera localisé sur les cartes marines

L'exploitation du coffre d'amarrage sera gérée par le service du port de la commune de Sanary-sur-Mer. Le coffre d'amarrage pourra accueillir les navires de croisière jusque 225 m en condition de mer Beaufort 4.

Il est envisagé environ 25 escales de paquebots par an (40 escales au maximum). La taille des navires sera au maximum de 225 m, la capacité variant de 70 à 700 croisiéristes. La taille du navire moyen est estimée à 160 m avec une capacité d'environ 340 croisiéristes.

Le port de Sanary-sur-Mer n'accueillera qu'un seul paquebot à la fois. L'escale se déroule généralement en journée, la durée de l'escale est généralement inférieure à 24 h. L'opération d'amarrage sera réalisée par le personnel du navire de croisière.

Le navire de croisière pourra mettre en place au mouillage des activités nautiques de loisirs (promenade en mer, plongée sous-marine, paddle, planche à voile, bouée tractée, etc.).

Le coffre d'amarrage pourra également accueillir des navires de grande plaisance (> 80 m), les remorqueurs ou les navires militaires sous réserve qu'ils respectent les conditions d'utilisation. L'escale de ces navires pourra être supérieure à la journée. Les usagers de la grande plaisance pourront débarquer au port de Sanary par leurs propres moyens nautiques. En général, les personnels des navires en alerte dans la baie ne débarquent pas.

La zone du coffre d'amarrage (cercle de 50 m rayon autour du point d'ancrage, surface de 7 850 m²) sera interdite à l'amarrage au coffre, au mouillage pour tout type de bateau, et aux activités de pêche et de plongée sous-marine.

➤ Entretien et surveillance des installations

En phase d'exploitation du coffre d'amarrage, les opérations de surveillance et de maintenance des installations seront les suivantes :

- visite annuelle d'entretien avant la saison : vérification des installations, nettoyage et changement éventuels des pièces d'usure, maintenance des modules écologiques, etc. ;
- opération de maintenance à 15 ans : changement de la chaîne, des flotteurs et du coffre d'amarrage ;

- Suivi environnemental : suivi environnemental annuel des installations, suivi scientifique de la colonisation des modules écologiques, cartographie de l'herbier de posidonies après 10 ans d'exploitation sur l'emprise du cercle d'évitage.

Le suivi scientifique durant la durée de l'exploitation permettra de préciser l'efficacité des modules écologiques et de définir les actions à envisager à l'issue cette période : poursuite des opérations de maintenance annuelles, remplacement des modules, mise en place de nouveaux modules, modification du système de modules, etc. Le cout annuel des opérations d'entretien et maintenance des installations est estimé à 19 000 € HT. Le cout annuel du suivi environnemental est estimé à environ 38 500 € HT sur les 3 premières années.

Le site du projet est localisé dans la baie de Sanary à environ 800 m au Sud – Sud-ouest du port de Sanary

La baie de Sanary s'étend sur environ 1,7 km entre la Pointe des baux Rouges au Nord et la Pointe Nègre au Sud. Elle s'intègre dans une baie plus vaste (large de 5 km et profonde de 3 km) entre la Pointe de la Cride au Nord et l'archipel des Embiez au Sud. La baie est largement ouverte vers le Sud-ouest. La bathymétrie atteint 15 à 20 mètres au centre de la baie.

La bathymétrie au niveau du projet du coffre d'amarrage est de 16,2 m +/- 0,2 m CM. Elle est comprise entre 10,5 m CM à l'Est et 19,2 m CM à l'Ouest sur l'emprise du cercle d'évitage.

Les principales directions de vent sont :

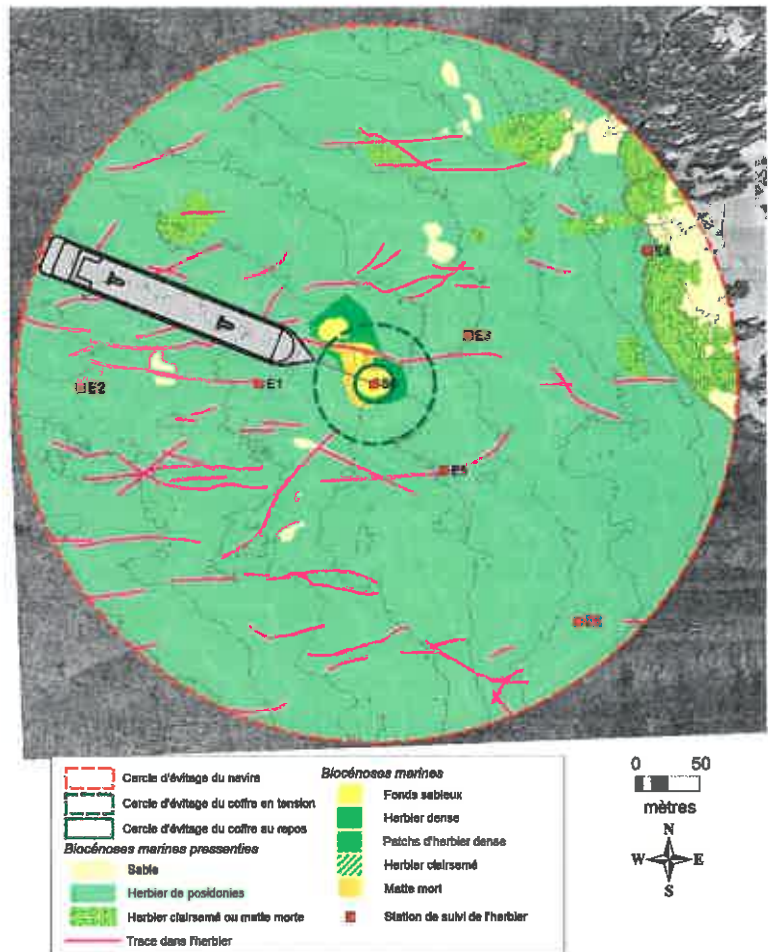
- Les vents de secteur Ouest
- Les vents de secteur Est

Le point situé dans la baie est exposé à ces 2 directions principales de vent. Les vents les plus forts (>20 m/s) de ce secteur proviennent de l'Ouest ce qui correspond au Mistral (270-300°N).

Le dispositif d'amarrage des navires de croisière est dimensionné pour des conditions de vent maximum beaufort 4 (intensité de 7,78 m/s sur 10 min). Compte tenu de la configuration du site, il n'est pas retenu de direction privilégiée pour le vent.

La cartographie de synthèse des données fait apparaître :

- un faciès homogène d'herbier de posidonies sur la majorité de la zone excepté à l'E-NE ;
- de nombreux sillons dans l'herbier ;
- la présence de « tache de sédiments » au sein de l'herbier.



3) Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives

Le port de Sanary-sur-Mer est reconnu comme un des plus typiques et authentiques de la côte méditerranéenne française. Sanary bénéficie d'un riche patrimoine humain, historique et culturel pas assez connu à ce jour. Bien qu'étant une ville de faible taille (16 000 habitants), Sanary dispose de tous les atouts lui permettant de devenir un lieu incontournable pour les croisières méditerranéennes.

Le mouillage des navires de croisière en Méditerranée est réglementé par l'arrêté préfectoral n°155/2016. La baie de Sanary n'est pas listée dans les secteurs préférentiels de mouillage en raison en raison des herbiers de posidonie et doit mettre en oeuvre une solution de mouillage adaptée pour continuer l'activité de croisière. Compte tenu du calendrier des escales annoncées, la commune de Sanary-sur-Mer dispose d'une autorisation transitoire de mouillage. Actuellement les navires de croisière mouillent anarchiquement à l'ancre dans la baie de Sanary et impactent fortement l'herbier de posidonie.

➤ La solution d'abandonner l'activité de croisière sur la commune de Sanary-sur-Mer n'a pas été retenue. Le choix d'aménager un coffre d'amarrage pour navires de croisière répond au parti pris par la commune de préserver l'activité de croisière dans la baie de Sanary et de la développer dans une démarche respectueuse de l'environnement.

Le type de croisière envisagé correspond au souhait de conserver une activité adaptée aux caractéristiques et à la qualité environnementale de la baie de Sanary et aux capacités d'accueil du port : taille modeste des navires de croisière (limitée à 225 m), fréquence des escales (en moyenne 25 escales par an et 40 au maximum)...

➤ Le choix du site d'implantation du coffre d'amarrage résulte d'une analyse environnementale et technico-économique. Les fonds de la baie de Sanary étant largement colonisés par un herbier de posidonie, espèce protégée, une reconnaissance détaillée des fonds marins a été nécessaire pour sélectionner les zones de sable au sein de l'herbier susceptibles d'accueillir l'ancrage du dispositif d'amarrage sans destruction de l'herbier. .

Les critères de choix retenus pour l'implantation du coffre d'amarrage sont :

- L'emprise de la zone sans herbier de posidonie (forme arrondie, surface minimale de 400 m²),
- La profondeur d'eau sur l'aire d'évitage (10 m au minimum),
- La distance au port (distance optimale de 500 à 1 km).

Le site retenu respecte l'ensemble des critères et présente la zone sableuse sans herbier de plus grande emprise à une distance optimale au port de Sanary.

➤ Le choix du dispositif d'amarrage répond aux exigences environnementales. La solution d'ancrage des coffres d'amarrage pour navires de 225 m de long comprend habituellement un dispositif composé de 4 ancres disposées en croix (ou plusieurs corps-morts) avec un système de chaînes qui se déplacent légèrement sur le fond marin.

Cette solution par ancres nécessite une emprise importante sur le fond marin et de plus son fonctionnement induit des déplacements des chaînes lors du mouvement des navires, ce qui aurait fortement impacter les herbiers de posidonie. Aussi pour éviter de dégrader les fonds et préserver l'herbier, il a été préféré une solution d'ancrage sur un corps-mort unique en béton implanté dans la zone de sable nu.

➤ L'implantation du corps-mort au sein de la zone de sables a fait l'objet d'une analyse pour prendre en compte la proximité de l'herbier de Posidonies et respecter les préconisations du guide Ramoge de conserver une distance de 10 m entre les ouvrages et la limite des posidonies.

4) Evolution environnementale en cas de mise en œuvre du projet

- Scénario de référence

Le « scénario de référence » est basé sur la situation actuelle de l'activité croisière dans la baie de Sanary.

Actuellement environ 25 navires de croisières mouillent à l'ancre chaque année dans la baie. Sur l'année 2016 et le début 2017, il a été recensé 23 mouillages de paquebot dans la zone centrale de la baie et 4 points hors du secteur principale. Cette configuration de mouillages à l'ancre représente le scénario de référence prévisible en l'absence de mise en œuvre du projet. L'enveloppe principale des points de mouillages occupe une surface d'environ 14 ha, l'emprise globale de l'aire d'évitage est de l'ordre de 57 ha. Le trajet des tenders s'effectue entre les paquebots et le débarcadère dans le port de Sanary.

Un point de mouillage opérationnel des navires militaires est situé dans le secteur central de la baie, l'emprise de son aire d'évitage de l'ordre de 22 ha se superpose à l'aire d'évitage des navires de croisière.

Les principales conséquences environnementales des pratiques actuelles sont les suivantes :

➤ Des dégâts sur les fonds marins par le mouillage à l'ancre des navires provoquant une dégradation mécanique et la destruction ponctuelle de l'herbier de posidonies. Les traces de dégradation de l'herbier par les ancrages des navires sont bien visibles. Il est observé sur le secteur d'étude de nombreux sillons dans l'herbier et la matte morte. L'inventaire des traces de dégradation des herbiers sur l'emprise de projet de cercle d'évitage fait apparaître plus de cinquante linéations de longueur variant de 20 à plus de 100 m.

➤ Une localisation variable des navires au mouillage dans la baie générant une emprise aléatoire de l'aire d'évitage sur le plan d'eau et une distance variable au port pouvant créer des nuisances pour les usages et les activités nautiques dans la baie de Sanary et des contraintes pour le débarquement des croisiéristes.

- Scénario de projet

Le « scénario de projet » correspond à l'évolution prévisible de l'environnement en cas de mise en œuvre du projet de coffre d'amarrage.

Le nombre d'escales de paquebots ne sera pas modifié par la mise en place du coffre, environ 25 escales par an (40 escales au maximum). Au lieu de mouiller à l'ancre, les navires de croisière s'amarreront directement au coffre. Une restriction d'usage sera mise en place sur un cercle de 50 m de rayon autour du coffre (interdiction d'amarrage, de mouillage, de pêche et de plongée sous-marine).

L'emprise de l'aire d'évitage maximale des navires sera limitée à 24 ha. Cette zone sera interdite au mouillage pour les navires de plaisance de taille supérieure à 80 m. Le point de mouillage des navires militaires se superposant à l'aire d'évitage du projet sera supprimé, les navires pourront utiliser le coffre d'amarrage.

La zone de trajet des tenders entre les paquebots et le débarcadère, et les activités dans le port de Sanary ne seront globalement pas modifiées.

Les principales conséquences environnementales de la mise en œuvre du projet sont les suivantes :

➤ Un arrêt de la dégradation mécanique des herbiers de posidonies par le mouillage à l'ancre des navires de croisière,

- Le mouillage des navires de croisière sur un secteur limité et une réorganisation des activités nautiques dans la baie de Sanary,
- Des restrictions d'usage du plan d'eau et des activités nautiques au droit du coffre d'amarrage et sur la zone du cercle d'évitage,
- Des conditions optimales pour le fonctionnement de l'activité croisière.

- Effets sur la santé

L'objet de ce chapitre spécifique est de déterminer les conséquences pour la santé des populations riveraines. La méthodologie utilisée pour l'analyse des effets sur la santé se décline en 3 étapes :

- l'identification du potentiel dangereux,
- l'évaluation de l'exposition,
- la caractérisation du risque sanitaire.

Il s'agit de réaliser l'inventaire des agents (pollutions ou nuisances) liés au projet, susceptibles d'avoir un effet négatif sur la santé. Les effets néfastes des pollutions et nuisances du projet pour la santé peuvent s'exercer principalement dans deux domaines :

- l'eau : effet de la qualité de l'eau ;
- l'air : effet de la qualité de l'air et des nuisances sonores.

Pour qu'il y ait effet sur la santé humaine, il faut qu'il y ait un point d'exposition (contact entre l'homme et l'agent) et une voie d'administration de l'agent (polluant ou nuisance). Dans le cadre du projet de création et d'exploitation du coffre d'amarrage pour navire de croisière, il est identifié trois sources d'exposition aux risques sanitaires :

- la contamination de l'eau,
- la pollution atmosphérique,
- le bruit.

Globalement le niveau d'exposition des populations aux nuisances du projet pendant les travaux sera très faible, en exploitation il sera nul en l'absence de navire et considéré comme temporaire et modéré lors d'un navire en escale

La pollution de l'air résulte de la présence dans l'atmosphère de substances en quantités supérieures à leur concentration habituelle. Les principaux facteurs de pollution proviennent essentiellement de trois sources :

- Les industries,
- La combustion (appareils et équipements thermiques),
- Les transports,
- La poussière émise par les travaux de terrassement.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air se traduiront par des émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, composés organiques volatiles et métaux lourds (plomb, cadmium, vanadium) issus des moteurs des navires. La voie de contamination est l'inhalation de gaz et de particules de polluants atmosphériques.

En phase d'exploitation, lors d'un navire en escale, ils sont dus au fonctionnement du navire de croisière, des tenders entre le paquebot et le débarcadère dans le port de Sanary et des éventuels engins de loisirs nautiques au droit du paquebot.

Les populations soumises à cette pollution de proximité (ou pollution locale) seront :

- les personnels des entreprises de travaux qui interviendront lors des travaux d'installation,
- les passagers du navire de croisière et les usagers des tenders de débarquement,
- les plaisanciers qui fréquentent la baie de Sanary lors d'une escale d'un navire,
- les riverains et usagers du port de Sanary lors du débarquement des croisiéristes,
- les riverains et usagers du littoral de la baie de Sanary lors d'un navire en escale et en conditions de vent de secteur Ouest.

Les effets en exploitation seront uniquement perceptibles lors d'un navire en escale (environ 25 jours par an et 40 au maximum) essentiellement localisés dans le plan d'eau autour du coffre d'amarrage, sur le trajet des tenders, dans le port de Sanary et sur le littoral de la baie en fonction des conditions de vent.

Le respect des réglementations en matière d'émission des gaz résultant de la combustion des carburants lors des travaux et lors des escales des navires de croisière permettront d'éviter la dégradation de la qualité de l'air sur le voisinage.

En escale, les navires de croisière au mouillage sont générateurs de rejets atmosphériques des moteurs thermiques et des installations de conditionnement d'air des locaux techniques, de restauration ou d'habitation ainsi que de bruits aérien et sous-marin provenant des groupes de production d'énergie (groupes électrogènes, turbines), des tenders, des engins nautiques et des activités de loisirs.

Les moteurs thermiques des navires de croisière produisent principalement des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), d'oxyde d'azote (NO_x), d'oxyde de soufre (SO_x), des particules fines (PM), des composés organiques (HAP, COV...) et de métaux.

La prévention de la pollution atmosphérique par les navires est réglementée par le décret n°010-550 du 26 mai 2010 et limite les émissions des principaux polluants présents dans les gaz d'échappement des navires : les oxydes de soufre, les oxydes d'azote, les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et les Composés Organiques Volatils).

Depuis 2005 la réglementation fixe une limite à 1,5% de la teneur en soufre des carburants des navires transportant des passagers en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre (SECA). Cette limite sera abaissée à 0,5 % en 2020. De plus, l'Union Européenne a introduit des réglementations supplémentaires dans les espaces de circulation hors SECA : une teneur maximale en soufre de 0,1 % pour les navires à quai plus de 2h dans les ports européens et l'introduction d'une possibilité de tester et d'utiliser les technologies de réduction des émissions. La création d'une zone de basses émissions des navires (ECA) est à l'étude en Méditerranée ce qui limiterait à terme les rejets des polluants (SO_x, Nox, PM, Ozone...) des navires de croisière.

Bien que les systèmes de combustion des navires de croisière doivent respecter des normes de rejets atmosphériques et de niveaux sonores fixées par la réglementation, ces émissions représentent un ajout aux apports quotidiens liées aux autres sources sur le littoral de la baie (circulation routière, activités urbaines et littorales) et en mer (navigation commerciale et de loisirs).

La dégradation de la qualité de l'air et les nuisances sonores se propageront depuis le navire principalement en fonction des conditions de vents :

- en l'absence de vent, les nuisances se disperseront peu, elles concerneront le plan d'eau à proximité du navire et seront peu perceptibles sur le littoral de la baie ;
- par vent de secteur Est, les nuisances se disperseront vers l'Ouest et le large, et ne seront pas perceptibles sur le littoral de la baie ;
- par vent de secteur d'Ouest, les nuisances se dirigeront vers l'Est et le littoral de la baie de Sanary, elles se disperseront et pourront notamment affecter le centre-urbain de Sanary-sur-Mer et les plages de Six-Fours-les-Plages.

Compte tenu du nombre réduit d'escales (environ 25 escales par an et 40 escales au maximum) d'une durée générale inférieure à 24 heures (l'escale de nuit sera exceptionnelle), les incidences sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et lumineuses sont considérés comme temporaires et très faibles en phase d'exploitation.

5) Avis divers

Divers avis ont été demandés :

- **Commission nautique locale de Sanary-sur-Mer réunie le 30 septembre 2016 :** avis favorable à la majorité sans observation.

- **Agence Régionale de santé :**

« Les travaux devront être réalisés entre début octobre et fin mars. Des prélèvements de contrôle devront être réalisés avant la réouverture à la baignade...

De plus, l'amarrage des navires de croisière devrait contribuer à dégrader la qualité de l'air dans la baie, surtout par vent de secteur ouest, mais cela reste difficilement quantifiable à ce jour en l'absence d'étude d'impact précise... Ainsi, notamment en cas d'augmentation significative de la fréquentation, un recueil de données relatives à la qualité de l'air devra être instauré en phase d'exploitation et si besoin, des mesures spécifiques devront être envisagées. »

- **Autorité environnementale :** absence d'observation dans le délai de deux mois.
- **Préfet maritime de la Méditerranée :** avis favorable.

6) Préoccupations essentielles et avis du public

Au cours de l'Enquête publique, 133 personnes ont émis des observations : 26 directement sur le registre, en ma présence ou en dehors des heures de permanence, et 107 par internet, utilisant ainsi la procédure dématérialisée.

- Sur les 133 observations, 8 seulement sont favorables. Elles insistent sur le sérieux du dossier, en particulier la protection de l'herbier de posidonies.

- Par contre, 125 observations sont défavorables et ne retiennent pas d'éventuels aspects positifs.
- Les reproches essentiels :
 - Le risque de dégradation de la qualité de l'air si le nombre d'escales augmente.
 - L'absence d'une réelle étude d'impact et de toute simulation sur cette dégradation.
 - L'absence de concertation avec Six-Fours.
 - La non électrification du coffre.
 - Le refus d'un tourisme de masse.
 - Un projet provoquant des nuisances pour les plaisanciers et les pêcheurs.
 - Des travaux financés par de l'argent public pour des intérêts privés.
 - Le refus de la gratuité pour ces navires de croisière.
 - Des craintes et des risques pour la ZNIEFF du Brusç.
 - Le refus que Sanary devienne un petit Saint Tropez.
 - Des retombées économiques non chiffrées et peut-être illusoire.
 - Gêne pour les canadais.
 - Un projet qui va à l'encontre de la politique nationale qui souhaite une SECA.
 - La taille des navires de croisière est démesurée.
 - Adopter une charte type « Cannes ».

7) Organisation et déroulement de l'enquête

Suite à une demande de Monsieur le Directeur de la DDTM le 23 mai 2019, le Président du Tribunal Administratif de Toulon a désigné en date du 11 juin 2019 comme Commissaire-Enquêteur Monsieur Bernard ARGIOLAS pour procéder à une enquête publique ayant pour objet : « Projet d'installation et d'exploitation d'un coffre d'amarrage destiné à l'accueil des navires de croisière en baie de Sanary-sur-Mer ».

- Les mesures préalables à l'ouverture de l'enquête publique, ainsi que les conditions de son déroulement, ont été déterminées au cours d'une réunion qui s'est tenue avec Mme Béranger à la DDTM le 18 juin 2019, concernant notamment:
 - Le dossier d'enquête publique,
 - Les dates et durée de l'enquête publique,
 - Les formalités d'affichage et de publicité,
 - Les jours et heures de permanence du commissaire enquêteur.

A l'issue de cette réunion, un Dossier d'enquête publique m'a été remis, complété par une version numérique.

- Les dates des permanences initialement fixées ont dû être annulées car la parution dans la presse de l'annonce de l'Enquête publique n'avait pas été faite dans les délais légaux.
- Un nouvel arrêté préfectoral en date du 8 juillet 2019 a abrogé l'arrêté du 24 juin 2019, et a fixé les nouvelles dates de l'Enquête publique.

- Les nouvelles dates des permanences ont été fixées ainsi :
 - . Lundi 5 août 2019 de 14 heures à 17 heures.
 - . Mardi 13 août 2019 de 14 heures à 17 heures.
 - . Mercredi 21 août de 09 heures à 12 heures.
 - . Mardi 27 août de 14 heures à 17 heures.
 - . Vendredi 6 septembre 2019 de 14 heures à 17 heures.
- Ces permanences se sont déroulées en Mairie de Sanary-sur-Mer, dans la salle des mariages, Place de la République, 83110 Sanary-sur-Mer.
- Conformément aux prescriptions de l'article R 123-17 du Code de l'environnement, le commissaire enquêteur a côté et paraphé le registre d'enquête publique, ainsi que le dossier d'enquête, qui ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique, du 5 août au 6 septembre 2019 inclus, aux jours et heures habituels d'ouverture.
- L'avis portant à la connaissance du public l'ouverture de l'enquête publique a fait l'objet d'une insertion par voie de presse sous la rubrique "annonces légales" 15 jours avant la date d'ouverture de l'enquête publique dans deux journaux locaux diffusés dans le département du Var, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci:
 - . Var Matin, édition du 15 juillet 2019 et du 05 août 2019
 - . La Marseillaise, édition du 15 juillet 2019 et du 05 août 2019
 Les justificatifs de l'accomplissement de ces formalités sont joints en annexe.
- L'affichage de l'avis au public faisant apparaître :
 - . L'objet de l'enquête publique
 - . L'identité et la qualité du commissaire enquêteur
 - . Les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique
 - . Les jours, lieux et heures des permanences du commissaire enquêteur
 - . Les lieux où il pourra être pris connaissance du dossier
 - . Le site internet de l'Etat où le dossier peut être consulté pendant la durée de l'enquête
 a été apposé au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée en mairie et dans les panneaux d'affichage administratif prévus à cet effet.
- L'affichage sur site a été effectué par les services de la Mairie. L'accomplissement de cette formalité a été certifié par M. le Maire de Sanary-sur-Mer. La réalité de cet affichage a été contrôlée personnellement par le Commissaire Enquêteur le 19 juillet 2019 et vérifié régulièrement au cours de l'enquête.
Un certificat d'affichage a été remis au commissaire-enquêteur le 19 juillet ainsi qu'un procès-verbal d'un agent de police judiciaire qui a contrôlé la pose de l'avis d'enquête publique sur les panneaux d'affichage administratif.
- Dès la première permanence du lundi 5 août 2019, j'ai pu m'entretenir avec Mme Grezes, Directrice de l'urbanisme, et Mr Preynat, responsable du port. Ils m'ont donné toutes les informations sur les raisons et les objectifs de ce projet. J'ai pu également m'entretenir avec Mr Esquoy, Adjoint au Maire, et responsable du port et de la base nautique.

- Je me suis rendu à plusieurs reprises sur les sites concernés par l'enquête publique, et en particulier sur les lieux de débarquement et d'accueil des croisiéristes. J'ai pu observer les manœuvres et l'amarrage d'un navire au large de Sanary-sur-Mer le dimanche 25 août.
- L'accès du public s'est déroulé dans d'excellentes conditions, et le climat de l'enquête a été tout à fait satisfaisant. J'ai pu constater que les obligations réglementaires relatives à la préparation et au déroulement de l'enquête publique ont été respectées, et je n'ai constaté aucune irrégularité.
- Le public a pu :
 - . Accéder au dossier, pendant toute la durée de l'enquête publique, consigner ses observations, appréciations, suggestions sur le registre d'enquête tenu à sa disposition.
 - . Rencontrer, s'il le souhaitait, le commissaire enquêteur aux heures et jours des permanences.
 - . Transmettre ses observations au commissaire enquêteur par correspondance en mairie ou par voie électronique.
- Le Vendredi 6 septembre 2019, à date d'expiration du délai de l'enquête publique, le commissaire enquêteur, après avoir constaté qu'il ne se présente plus d'intervenants, que l'heure fixée pour la clôture de l'enquête publique est dépassée a, conformément aux dispositions de l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 8 juillet 2019, déclaré clos et signé le registre d'enquête publique déposé à la DDTM du Var.

8) Avis motivé, observations et conclusions du commissaire enquêteur

- Dans mon procès-verbal de synthèse en date du 10 septembre 2019, j'ai pu questionner la mairie de Sanary-sur-Mer quant aux observations émises par les 133 intervenants qui se sont exprimés au cours de cette enquête publique, soit directement sur le registre ouvert en mairie de Sanary-sur-Mer, ou bien sur internet conformément à la procédure dématérialisée.
- La mairie a bien voulu me répondre en date du 19 septembre 2019.
- Je vais donc pouvoir faire des observations, voire des recommandations et des souhaits, avant de donner mon avis motivé final.
Mais, il est important de préciser que ces éléments n'ont pas valeur de réserve, et n'ont donc pas à être levés. Ils n'ont donc pas de portée juridique dans le cadre du code de l'environnement.
- Ma première interrogation correspondait à la préoccupation majeure des observations du public qui a participé à l'enquête :

Quels éléments peuvent être apportés pour répondre aux inquiétudes concernant la pollution de l'air ?

Dans sa réponse la mairie note que le nombre d'escales prévues restera constant par rapport à aujourd'hui, soit un nombre moyen de 25 par an, et 40 au maximum. Ainsi, cela ne produira pas de rejet supplémentaire.

Elle ajoute : « *En cas de nombre d'escales supérieur à 40 par an, la commune de Sanary-sur-Mer mettra en place un suivi de la qualité de l'air durant l'escale des navires. L'étude sera en coordinations avec les services de l'état (ARS, DREAL, ...). Elle comprendra la réalisation d'un état zéro de la qualité de l'air sur le littoral de la baie en l'absence de navire de croisière selon différentes conditions de vent et des mesures réalisées lors de l'escale des navires pour évaluer l'incidence des navires sur la qualité de l'air. En cas d'incidence dommageable sur la qualité de l'air, les mesures spécifiques pourraient par exemple consister à limiter le nombre annuel de navires ou à autoriser l'amarrage seulement à certains types de navires (taille du navire, niveau de rejets, etc.).*

Plusieurs remarques s'imposent :

- Cette réponse montre que la commune est consciente du risque de dégradation de la qualité de l'air avec le développement possible de cette activité de croisière. Le commissaire enquêteur n'a en aucun cas à se prononcer sur cette activité croisiériste, laquelle est un choix politique de la municipalité.
- On peut cependant constater que cette activité existe depuis 10 ans et qu'aucune étude sur la dégradation de la qualité de l'air n'a été entreprise ! Il me paraît très souhaitable que cette étude devienne une priorité, sans attendre une éventuelle augmentation du nombre d'escales. En effet, attendre que le nombre d'escales dépassent 40 pour agir, soit presque le double du nombre d'escales actuel, me paraît très surprenant et n'est pas de nature à calmer les inquiétudes des participants à l'enquête publique. Il me paraît souhaitable d'intégrer l'élément psychologique, à savoir une certaine phobie des navires de croisières suite aux enquêtes sur la situation à Marseille, Nice ou Toulon, même si le cas de Sanary n'est en rien comparable !
D'autre part, il serait peut-être judicieux de dire dès maintenant que la commune n'acceptera pas que la barre des 40 escales soit franchie !
De même, il est surprenant que la position de L'Autorité Régionale de Santé soit aussi timorée : si elle reconnaît que la qualité de l'air va se dégrader avec l'augmentation prévue du nombre de navires, elle se contente de constater « ***que cela reste difficilement quantifiable à ce jour en l'absence d'étude d'impact précise*** ». On est loin d'un principe de précaution !

- Ma deuxième interrogation :

« En 2020, les navires de croisière qui resteront à quai plus de deux heures devront obligatoirement utiliser un combustible soufré à 0,1%. En sera-t-il de même pour les navires qui viendront s'amarrer au coffre ? »

Dans sa réponse, la commune précise qu'elle ne dispose pas des compétences propres à fixer les normes de rejet, puisque le coffre d'amarrage sera à plus de 350 m du rivage.

Dans ce cas, ne serait-il pas souhaitable d'envisager un système de charte entre la commune et les compagnies croisiéristes, avec des engagements sur les carburants utilisés, comme cela va être le cas à Cannes ?

- Ma troisième interrogation :

« Peut-on envisager, à court ou moyen terme, une électrification du coffre d'amarrage ? »

La réponse de la mairie est nette : c'est impossible sur le plan réglementaire, mais aussi sur le plan technique, sur le plan économique car le coût serait de nature à altérer l'économie générale du projet, et enfin écologique car la pose d'un tel câble serait dommageable pour l'herbier de posidonies, les mammifères marins, etc.

On peut toujours penser que ce qui paraît impossible aujourd'hui sera peut-être envisageable demain, même si, comme le remarque la mairie, des alternatives techniques existent déjà avec les navires fonctionnant au gaz.

- Ma quatrième interrogation :

« Les investissements pour ce coffre sont publics. Or, les utilisateurs vont bénéficier de la gratuité, et c'est une clientèle privée... !

Pourquoi cette gratuité, alors que les travaux et la maintenance seront assurés par le budget du port ? »

Il est évident qu'il n'est pas question que le commissaire enquêteur vienne se mêler d'un choix de politique municipale. Il n'est ici que l'intermédiaire entre le public qui a participé à l'enquête et la municipalité.

Celle-ci précise ainsi qu'il s'agit d'une volonté de favoriser et soutenir les activités économiques que les escales des navires peuvent générer.

Il serait peut-être souhaitable de rendre publiques les éventuelles études qui ont pu être faites sur ce sujet.

- Ma dernière interrogation :

« Les communes voisines, en particulier Six-Fours, seront impactées par l'éventuelle dégradation de l'air. Pourquoi n'ont-elles pas été associées à cette enquête publique ? »

La commune précise que cela n'a pas été de son ressort, et que c'est la DD'TM qui définit les personnes publiques associées lors d'une enquête.

Il serait peut-être souhaitable, face à l'inquiétude des riverains de la baie d'entamer une concertation surtout si la question de la dégradation de la qualité de l'air prenait de l'importance.

Les observations du public ont fait apparaître d'autres inquiétudes. Mais elles sortent du cadre de cette enquête et concernent essentiellement la politique municipale :

- Le refus d'un tourisme de masse.
- Des nuisances pour les plaisanciers et les pêcheurs.
- Des craintes et des risques pour la ZNIEFF du Brusç.
- Gêne pour les canadiens.

➤ Dès le préambule du projet, la commune de Sanary-sur-Mer en précise les enjeux :

« ...La baie de Sanary n'est pas listée dans les secteurs et les zones de mouillage et n'est pas identifiée comme secteur préférentiel de mouillage en raison des herbiers de posidonie largement présents sur les fonds. La commune de Sanary-sur-Mer dispose actuellement d'une autorisation transitoire pour le mouillage des navires de croisière et les navires mouillent anarchiquement à l'ancre dans la baie de Sanary et impactent fortement les herbiers de posidonie.

La commune de Sanary-sur-Mer souhaite préserver l'activité de croisière dans la baie de Sanary et la développer dans une démarche respectueuse de l'environnement.

Elle propose l'aménagement d'un coffre d'amarrage pour navire de croisière afin d'organiser l'accueil des paquebots dans la baie et éviter le mouillage des navires à l'ancre afin de préserver l'herbier de Posidonies. »

Le dossier présenté par le demandeur apparaît très complet et conforme aux intentions initiales, en particulier la protection de l'herbier de posidonies.

Une dernière remarque sans valeur juridique, pour attirer l'attention du demandeur:

Si le coffre devrait désormais protéger l'herbier de posidonies de l'ancrage des navires de croisière, il serait souhaitable qu'une réglementation nouvelle le protège aussi de l'ancrage sauvage des petites unités qui viennent mouiller dans la baie.

Après avoir examiné minutieusement le projet à travers tous les éléments fournis,

Après avoir étudié les remarques faites par le public,

Je constate que l'économie générale du projet est respectée.

Il répond aux objectifs définis, et il prend en compte les préoccupations environnementales en l'état actuel des études d'impact.

En conclusion, et au-delà des quelques suggestions, sans valeur juridique, émises précédemment, je considère que le projet est d'intérêt général.

J'émet donc un **AVIS FAVORABLE** au

« Projet d'installation et d'exploitation d'un coffre d'amarrage destiné à l'accueil des navires de croisière en baie de SANARY-SUR-MER ».

Fait à La Seyne-sur-Mer le 29 septembre 2019

Le commissaire-enquêteur Bernard ARGOLAS



