

**Projet de zone de  
mouillages,  
d'équipements  
légers**

**Marina du Marin**

**Réponse à l'avis de la  
MRAe, n°2020APMAR1,  
délivré le 18/02/20**

## Préambule

Le présent document constitue une réponse à la demande de complément de la DEAL pour le dossier de déclaration instruit au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement : Zone de mouillages, d'équipements légers et d'habitats flottants sur la commune du Marin (Réf. : 972-2019-00034).

Suite à l'avis de la MRAe sur le projet initialement présentée, des modifications sont apportées. Elles concernent :

- L'abandon de la zone destinée à l'accueil de structure d'habitats flottants à proximité de la pointe Cayoux et des aménagements connexes à terre,
- La redéfinition des limites de la ZMO et de l'implantation des corps-morts.

Ces modifications sont prises en compte dans le résumé non technique joint au présent mémoire de réponse à la demande de complément et dans les réponse apportées ci-après.

## Table des matières

1	Description du projet .....	4
2	Analyse de la qualité de l'évaluation environnementale .....	7
2.1	Sur le caractère complet de l'étude.....	7
2.2	Sur la qualité et la pertinence de l'évaluation environnementale .....	8
2.3	Résumé non technique .....	34
	Annexes.....	35

## Liste des figures

Figure 1	: Lest de corps mort de 4,5 T avant son immersion.....	4
Figure 2	: Exemple du bateau de servitude mis en place au sein de la ZMO Figure.....	9
Figure 3	: Localisation des différents points de collecte de eaux usées Figure .....	9
Figure 4	: Exemple de confinement d'un navire avec le dispositif antipollution fournie par Emergen'sea (source : Emergen'sea) Figure .....	9
Figure 5	: Aire d'étude dans son environnement (Source : Géoportail).....	10
Figure 6	: Localisation des prises de vue .....	11
Figure 7	: Prise de vue n°1 – depuis le bord de la chaussée de la RN5.....	11
Figure 8	: Prise de vue n°2 – depuis le front de mer du Marin (avenue Camille Darsières) .....	12
Figure 9	: Prise de vue n°3 – depuis le front de mer de la marina Figure.....	12
Figure 10	: prise de vue n°4 (en drone).....	13
Figure 11 <sup>(O&amp;E)</sup>	: Charge organique de la STEP des Quatre chemins en 2019 (Source : ODE Martinique) .....	14
Figure 12 <sup>(O&amp;E)</sup>	: Charge hydraulique de la STEP des Quatre chemins en 2019 (Source : ODE Martinique) .....	14
Figure 13	: Evaluation de l'aléa séisme pour la zone de construction des lests .....	15
Figure 14	: Evaluation de l'aléa mouvement de terrain pour la zone de construction des lests .....	16
Figure 15	: Cartographie des autres zonage du patrimoine naturel (Mise à jour).....	17
Figure 16	: Vue aérienne du Cul de sac du Marin avec la surface nécessaire pour la création d'un port à sec.....	25
Figure 17	: Implantation de la zone de mouillage (scénario 2a) .....	25
Figure 18	: Implantation de la nouvelle version de la ZMO de la baie du Marin (scénario 2b) .....	26
Figure 19	: Mise en place d'un dispositif de confinement par l'équivalent du bateau de servitude qui équipera la ZMO (source : Emergen'sea) Figure.....	28

## Liste des tableaux

Tableau 1	: détail de la mesure R01.....	5
Tableau 2	: Compatibilité du projet avec les orientation du PNRM.....	18
Tableau 3	: Compatibilité du projet avec les orientation du SMVM .....	19
Tableau 4	: Compatibilité du projet avec les orientation du SDAGE .....	20
Tableau 5	: Compatibilité du projet avec les orientation du SRCAE .....	21
Tableau 6	: Compatibilité du projet avec les orientation du PGRI .....	22
Tableau 7	: Compatibilité du projet avec les orientation du SCoT de l'Espace Sud .....	23
Tableau 8	: Comparaison des différentes variantes d'aménagement.....	26
Tableau 9	: Détail de la mesure R02 .....	32
Tableau 10	: Détail de la mesure R02 .....	33

## 1 Description du projet

**La MR Ae recommande de préciser la description des modalités de conception – réalisation des corps-morts évoqués dans l'étude, de caractériser la nature exacte des incidences environnementales qu'elles introduisent et, enfin, de définir et détailler l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (ERCA) envisagées pour en amoindrir l'impact.**

**L'étude devra, également, décrire la méthodologie envisagée pour leur mise à l'eau, leur acheminement sur le site de mouillage et leur pose définitive en milieu marin. Elle précisera, en conséquence, la nature ainsi que le détail des mesures ERCA correspondantes.**

Afin de préciser la description du projet, les modalités de conception et de réalisation de la ZMO sont détaillées.

La zone de mouillage organisée sera constituée de 165 corps-morts de 4,5 T chacun et équipé d'une cigale (anneau de levage). Les dimensions sont les suivantes :

- Longueur : 1,90 m,
- Largeur : 1,60 m,
- Hauteur : 0,60 m.

Une chaîne de diamètre 14mm et d'une longueur 1,5 fois la profondeur d'eau sera fixée au corps mort par l'intermédiaire d'une manille de diamètre 18mm et à la bouée de surface par une autre manille du même diamètre. L'ensemble de l'équipement est révisé tous les 2 ans, la chaîne est changée tous les 4 ans et la bouée en surface est remplacée au besoin selon l'usure.



Figure 1 : Lest de corps mort de 4,5 T avant son immersion

Les corps morts seront manipulés et amenés sur site à l'aide d'une barge équipée d'une grue. Ce bateau permettra de transporter 10 corps mort à chaque rotation. Les implantations de chaque corps mort seront matérialisées à l'aide de bouées de balisage préalablement disposées par un géomètre. La grue installée sur la barge permettra d'immerger et de contrôler la vitesse de descente du lest de chaque corps mort afin de limiter la remise en suspension de sédiments. La barge ne sera pas ancrée et se maintiendra au droit du point de pose de façon dynamique.

Le terrain mis à disposition par la mairie pour la construction des lests bétons correspond aux parcelles section H n°435 et à une partie des parcelles section I n°114 et 115. Il s'agit d'un espace de friche urbaine utilisée temporairement pour le stationnement de remorques de camions et de matériel de chantier.

Le processus de fabrication des corps-morts est détaillé à partir de la page 48 de l'étude d'impact. Afin de limiter l'impact de la conception des lests en béton sur le milieu environnant, des mesures sont prises. Tout d'abord, les lests des corps-morts sont conçus sur un terrain actuellement en friche. Les impacts sur la surface délimitée sont donc négligeables. Des mesures de réduction sont ensuite mises en œuvre pour réduire les impacts sur les milieux environnants. L'objectif est de n'avoir aucun rejet. Pour cela, la zone de conception des lests sera entièrement bâchée (grammage 210 micron) afin de collecter l'ensemble des déchets issus

du coulage du béton. En cas de pluie pendant la phase de séchage (1 jour), les lests seront bâchés afin d'éviter que les eaux de laitance émanant du béton soient entraînées par les eaux pluviales. Pendant la période de séchage définitif (28 jours), le béton ne produira plus d'eau de laitance. Enfin pour de s'assurer que les bâches ne soient pas percées par les fers à béton lors de leur mise en place, ils seront assemblés sous forme de grillage. Ce grillage sera maintenu à environ 20 cm du sol.

La nature des impacts environnementaux de la ZMO est détaillée dans l'étude d'impact à partir de la page 213. L'ensemble de la démarche ERCA destinée à réduire les impacts du projet sur son environnement est à consulter à partir de la page 229 de l'étude d'impact. Afin de limiter l'impact de la pose des corps morts dans le milieu, la mesure de réduction R01 est prise. Elle détaille les conditions de manipulation des corps morts pour limiter la dissémination de la phanérogame marine invasive *Halophila stipulacea* et la mise en suspension des sédiments. Cette mesure est complétée dans le tableau 1.

Tableau 1 : détail de la mesure R01

<b>R01 Limiter la dissémination de la phanérogame invasive <i>Halophila stipulacea</i> et la mise en suspension des sédiments en déposant les corps-morts sur le fond marin sans ripage, et en privilégiant une pose par barge non ancrée (maintien stationnel dynamique)</b>	
Objectif(s)	Les espèces exotiques envahissantes sont une des grandes causes d'érosion de la biodiversité. Il s'agit ici que le projet ne contribue pas à la prolifération d'une espèce bien présente sur zone.  Cette mesure aura également pour effet de limiter la mise en suspension des sédiments.
Communautés biologiques visées	Habitats naturels benthiques, et faune associée (indirectement).
Localisation	L'ensemble de la zone d'étude est concerné par la mesure. Plus précisément, c'est un rayon d'impact autour de la pose des mouillages qui est plus spécifiquement visé par la mesure. La taille de ce rayon d'impact est variable, notamment selon les dimensions du corps-mort (CM) et les spécificités de la barge de travaux utilisée.
Acteurs	Maître d'Ouvrage, Entreprise de travaux maritimes retenue pour la conception et/ou la pose des mouillages
Modalités de mise en œuvre	Une barge équipé d'une grue acheminera les corps-morts sur la ZMO. Elle permettra de transporter 10 corps-morts assemblés par rotation. Les implantations de chaque corps mort seront matérialisées à l'aide de bouées préalablement disposées par un géomètre. La barge de travaux ne devra pas ancrer mais se maintenir au droit du point de pose prévu de façon dynamique. La pose des mouillages se fera par descente contrôlée sur le fond du corps. L'assistance d'un plongeur scaphandrier pourra être nécessaire pour son positionnement correct sur le fond selon les moyens nautiques et les moyens de levages utilisés par l'entreprise de travaux maritimes afin de garantir la précision métrique du lieu de pose.
Indications sur le coût	Surcoût lié à l'utilisation d'une barge équipée grue pour la dépose des corps-morts sans ripage
Planning	Validation des coordonnées précises de mouillage par l'ingénieur environnement intervenant en tant qu'assistant au maître d'ouvrage avant les travaux.
Suivis de la mesure	Vérification de la pose sans cercle de dissémination des herbiers invasifs par un plongeur écologue. Vérification du non-ripage des mouillages au cours du temps par un plongeur écologue.
Mesures associées	<b>S01 Accompagnement pour un suivi environnemental du chantier par un écologue.</b>

L'installation de la ZMO ne prévoit pas d'avoir d'impact acoustique lourd, ni une hausse importante de la fréquentation des bateaux dans la zone. Il n'y a donc pas de risque avéré pour la mégafaune marine.

## 2 Analyse de la qualité de l'évaluation environnementale

### 2.1 Sur le caractère complet de l'étude

***La MRAe recommande de répondre, dans l'étude d'impact environnemental versée au dossier, à l'ensemble des observations émises dans les deux décisions de soumission à l'étude d'impact du projet produites en date du 28 janvier 2019.***

Conformément au courrier de réponse de l'avis de l'autorité environnementale au titre de la procédure d'examen au « cas par cas » relative au projet porté par la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance du 28 janvier 2019, l'ensemble des observations émises dans le document ont été prises en considération. Une étude d'impact a été produite, ainsi qu'une demande de déclaration instruit au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement (rubrique 4.1.2.0). Ces dossiers viennent compléter les demandes d'autorisation réalisées : Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public Maritime,

## 2.2 Sur la qualité et la pertinence de l'évaluation environnementale

### 2.2.1 Analyse de l'état initial de l'environnement

**La MRAe recommande de revoir le paragraphe relatif à la qualité des eaux en fonction des textes et documents en vigueur,**

#### Assainissement eaux usées, noires et grises

Les eaux vannes et usées de la marina sont traitées par la station d'épuration desservant les communes du Marin et de Sainte-Anne située au Marin, dont les conditions de fonctionnement sont très peu décrites.

Les modalités d'exploitation des zones de mouillages créés ne sont pas décrites s'agissant, notamment, de celles relatives à la collecte, au prétraitement éventuel et au reversement dans le réseau collectif de collecte et de traitement des eaux usées et vannes des eaux grises voire, noires en provenance de ces mêmes zones.

Les modalités de prise en compte et de traitement des risques de pollution accidentels liées, notamment, aux manœuvres précédentes comme aux opérations d'entretien et de nettoyage des navires de plaisance au mouillage mais, aussi, des barges à usage d'habitats flottants restent également à préciser.

#### Risques naturels

La cartographie des aléas tsunami ainsi que submersions décennale et centennale au niveau de la baie du Marin sont bien présentes mais ont omis de préciser que les installations terrestres de la ZMEL en seront affectées.

#### Contexte paysager

Cette partie ne traite que des éléments paysagers de la baie du Marin, illustrée maladroitement par une seule photo floue ne permettant pas de voir les bateaux actuellement au mouillage, ni le site d'implantation du projet, ni le repérage des entités citées. L'analyse paysagère au droit du site du projet, notamment de la Pointe Cayoux, n'a pas été réalisée et ne prend pas en compte la proximité immédiate des mangroves et de la zone naturelle également classée en site inscrit de « Morne Belfond ».

#### Assainissement eaux usées, noires et grises :

Au sein de la zone de mouillage, les modalités liées à la récupération des eaux usées (eaux noires et eaux grises) varient en fonction des dispositifs d'équipement des navires.

Pour les bateaux amarrés dans la zone de mouillage et ne disposant pas de système de collecte de ces eaux, un accès libre aux sanitaires installé dans les locaux de la marina est prévu. Au moment de leur arrivée dans la ZMO, les plaisanciers se verront remettre la charte des usagers écoresponsables (annexe 1) et l'agent d'accueil les sensibilisera sur les dispositifs mis en place au sein de la marina.

Pour les bateaux disposant d'un système de collecte des eaux grises et noires, les plaisanciers devront conserver ces eaux dans les cuves de récupération. Un bateau de servitude (cf. figure 2) se déplacera quotidiennement sur la ZMO pour collecter les eaux usées sur les navires au mouillage. Ces eaux seront acheminées jusqu'aux points de collectes à terre existant (cf. figure 3). Ces points sont directement reliés au réseau d'assainissement collectif de la commune. Les équipements du bateau de servitude de la ZMO sont détaillés en annexe 2.

Enfin des contrôles pourront être effectuées par la brigade nautiques. Les sanctions sont définies dans le règlement de police lié à la ZMO. Il sera rédigé en concertation avec la direction de la mer, les services de police et la municipalité des communes du Marin et de Sainte-Anne. Le règlement intérieur actuellement en vigueur dans le port de plaisance du Marin est présenté en annexe 3.



Figure 2 : Exemple du bateau de servitude mis en place au sein de la ZMO  
Figure



Figure 3 : Localisation des différents points de collecte de eaux usées  
Figure

Enfin, en cas de pollution accidentelle des milieux aquatiques, la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance va s'équiper d'un dispositif de confinement et de traitement des pollutions fourni par la société Emergen'sea qui permettra de prévenir la dégradation des milieux.



Figure 4 : Exemple de confinement d'un navire avec le dispositif antipollution fournie par Emergen'sea (source : Emergen'sea)  
Figure

### Risques naturels :

A ce jour, le projet de ZMO ne prévoit plus la création d'aménagement connexe à terre. La cartographie aléa tsunami, ainsi que submersion décennale et centennale prend donc en compte l'ensemble des aménagements liés à la création de la ZMO.

### Contexte paysager :

La carte et les photographies viennent compléter l'analyse paysagère réalisée dans le dossier d'étude d'impact à partir de la page 138.

A la vue de l'évolution du projet, l'analyse paysagère ne concerne que la zone de mouillage organisée.

#### - **L'aire d'étude dans son environnement**

L'aire d'étude est localisée au fond du cul de sac du Marin, sur les communes du Marin et de Sainte-Anne. Elle est positionnée en retrait de la marina, dans la continuité d'une zone de mouillage existante. La photographie aérienne permet d'identifier un nombre important de navire déjà mouillés de manière anarchique sur l'emprise de l'aire d'étude. La densité de navire au mouillage paraît presque équivalente à celle déjà présente dans la ZMO existante.

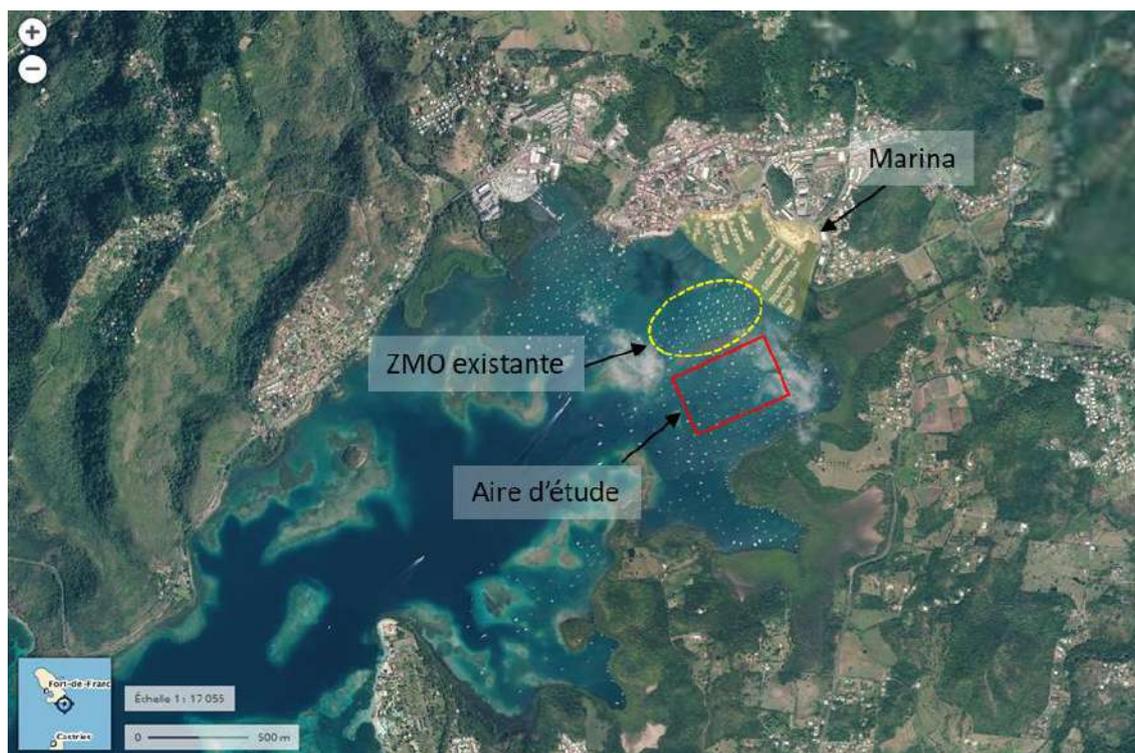


Figure 5 : Aire d'étude dans son environnement (Source : Géoportail)

#### - **Analyse des zones d'influences visuelles**

Les figures ci-après décrivent des zones d'influence visuelle de l'aire d'étude. Le niveau de sensibilité est également recensé. La carte ci-dessous permet de localiser les prises de vues.

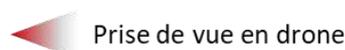
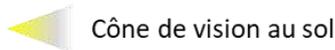


Figure 6 : Localisation des prises de vue

La prise de vue 1 permet d'identifier de nombreux navires au mouillage dans une grande partie de la baie. La densité du mouillage ne permet pas de distinguer les navires stationnés de manière sauvage dans l'aire d'étude. La création d'une zone de mouillage ne changera pas la perception visuelle que peuvent avoir les observateurs de la baie du Marin.

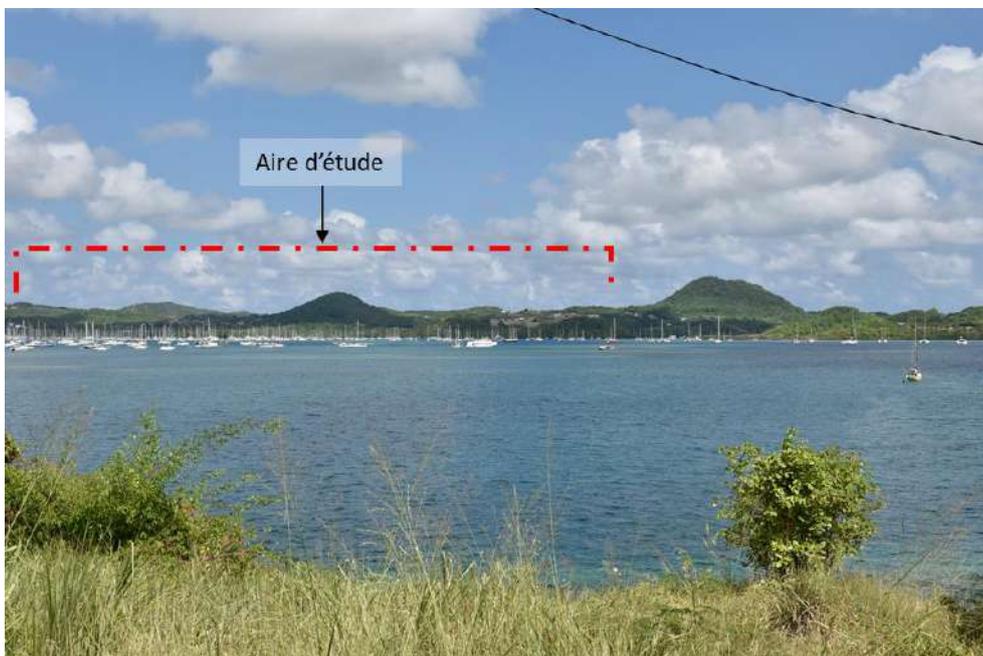


Figure 7 : Prise de vue n°1 – depuis le bord de la chaussée de la RN5

Les navires aux mouillages dans la ZMO existante sont visibles au premier plan de la prise de vue n°2. La densité importante de bateau ne permet pas de distinguer les navires mouillés au sein de l'aire d'étude. L'impact visuel de la création d'une seconde ZMO est donc nul.

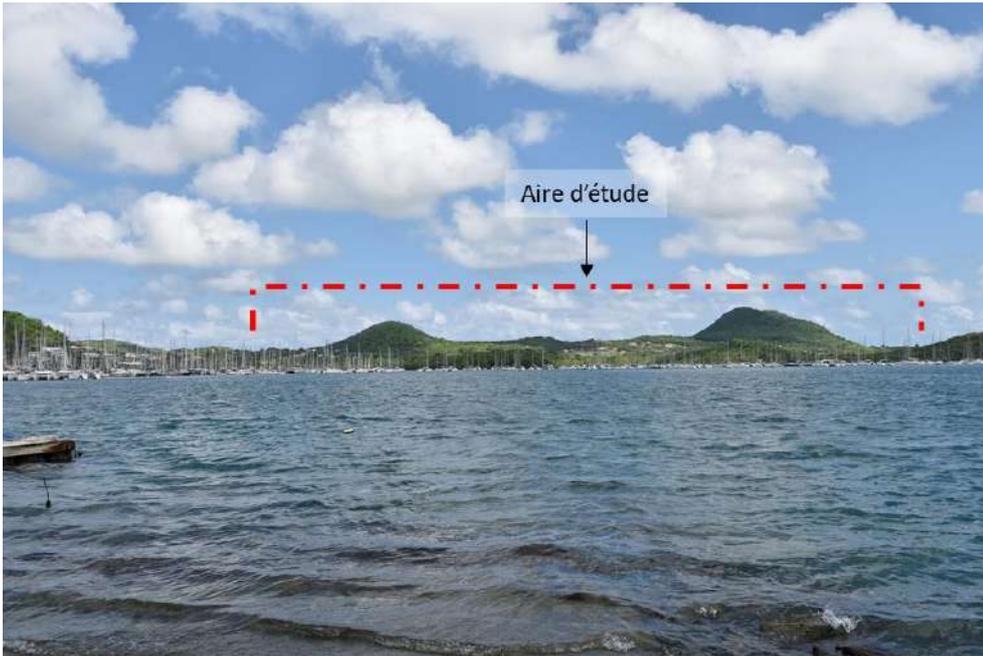


Figure 8 : Prise de vue n°2 – depuis le front de mer du Marin (avenue Camille Darsières)

Depuis le front de mer de la Marina, les bateaux amarrés le long des pontons au premier plan font office de masque visuel. L'aire d'étude n'est pas visible. L'impact est nul.



Figure 9 : Prise de vue n°3 – depuis le front de mer de la marina  
Figure

La prise de vue n°4 permet d'évaluer l'emprise des mouillages réglementés et non réglementés dans le fond de la baie du marin. L'emprise de la nouvelle ZMO correspond à une zone occupée de manière sauvage par de nombreux bateaux.



Figure 10 : prise de vue n°4 (en drone)

Par rapport à la situation existante, l'impact visuel de la nouvelle ZMO dans la baie du Marin est nul. Les bateaux déjà présents font office de masque visuel. A l'est, la végétation littorale ne permet pas d'avoir des vues rapprochées sur l'aire d'étude. La création de la ZMO ne changera pas l'occupation de l'espace. Elle permettra d'organiser la répartition des bateaux et permettra de diminuer l'impact visuel des embarcations stationnées dans les trous à cyclone.

**La MRAe recommande de compléter l'état initial de l'environnement par :**

- **la description de l'état de conformité de la station d'épuration desservant les communes du Marin et de Sainte-Anne et un argumentaire démontrant sa capacité de prise en charge des effluents supplémentaires attendus,**
- **la mention et la représentation cartographique des aléas naturels qui affecteront les installations terrestres de la ZMEL,**
- **une analyse paysagère réalisée au droit du site du projet, notamment de la « Pointe Cayoux », prenant en compte la dimension patrimoniale particulière du site inscrit de « Morne Belfond » et comportant les illustrations adéquates (croquis, photos environnements proche et lointain, photomontages,...),**

**La MRAe recommande par ailleurs de corriger la carte indiquant les périmètres du parc naturel régional de la Martinique et des espaces boisés classés ayant fait l'objet d'une inversion des codes graphiques dans sa légende.**

**Détail de la capacité de prise en charge des effluents supplémentaires attendus**

D'après les données fournies par l'ODE Martinique, la station d'épuration traitant les eaux usées issues des installations de la Marina du Marin est la station de Quatre Chemin. Elle traite les eaux provenant des communes du Marin et de Sainte-Anne et a une capacité nominale de 12 500 équivalant habitants. Les figures 11 et 12 mettent respectivement en évidence la charge organique et hydraulique de la station au cours de l'année 2019. Elles sont largement en dessous (moins de 50%) de la valeur nominative de la centrale de traitement qui dispose donc des capacités pour prendre en charge les effluents supplémentaires attendu lors de l'exploitation de la ZMO.

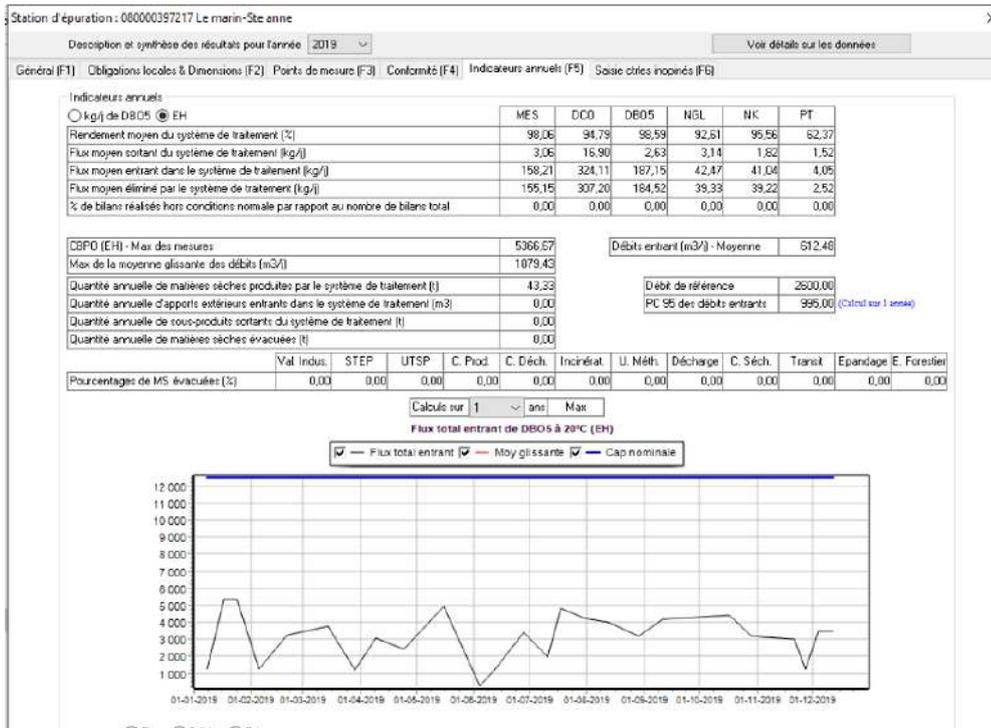


Figure 11 : Charge organique de la STEP des Quatre chemins en 2019 (Source : ODE Martinique)

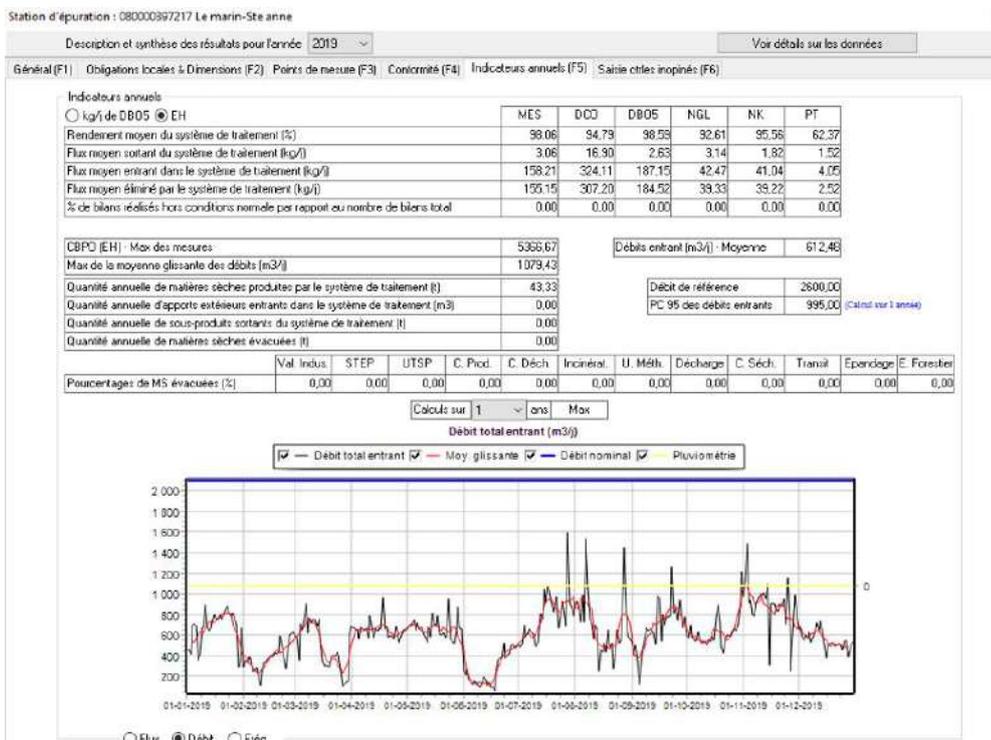


Figure 12 : Charge hydraulique de la STEP des Quatre chemins en 2019 (Source : ODE Martinique)

### **Analyse des aléas naturels qui affecteront les installations terrestres de la ZMO**

Le projet de ZMO retenu ne prévoit plus la création d'installations terrestres. Toutefois en phase travaux, la construction des lests pour les corps-mort s'effectuera à terre. Une analyse des aléas naturels est effectuée pour cet espace. Les éléments cartographiques sont présentés ci-après.

La zone de construction est uniquement soumise à un aléa séisme fort, comme l'ensemble du territoire martiniquais et à un aléa mouvement de terrain faible à nul.



Figure 13 : Evaluation de l'aléa séisme pour la zone de construction des lests



Figure 14 : Evaluation de l'aléa mouvement de terrain pour la zone de construction des lests

***Analyse paysagère réalisée au droit du site du projet notamment de la « Pointe Cayoux »***

Une analyse paysagère des impacts de la ZMO est réalisée à partir de la page 8 du document. Elle permet de se rendre compte de l'impact négligeable de la création d'une ZMO vis-à-vis de l'utilisation actuellement faite de l'aire d'étude.

Le projet d'habitat flottants à la « Pointe Cayoux » étant abandonné, ce volet n'est pas traité dans ce document.

***Mise à jour à jour carte « Autres zonages du patrimoine naturel »***

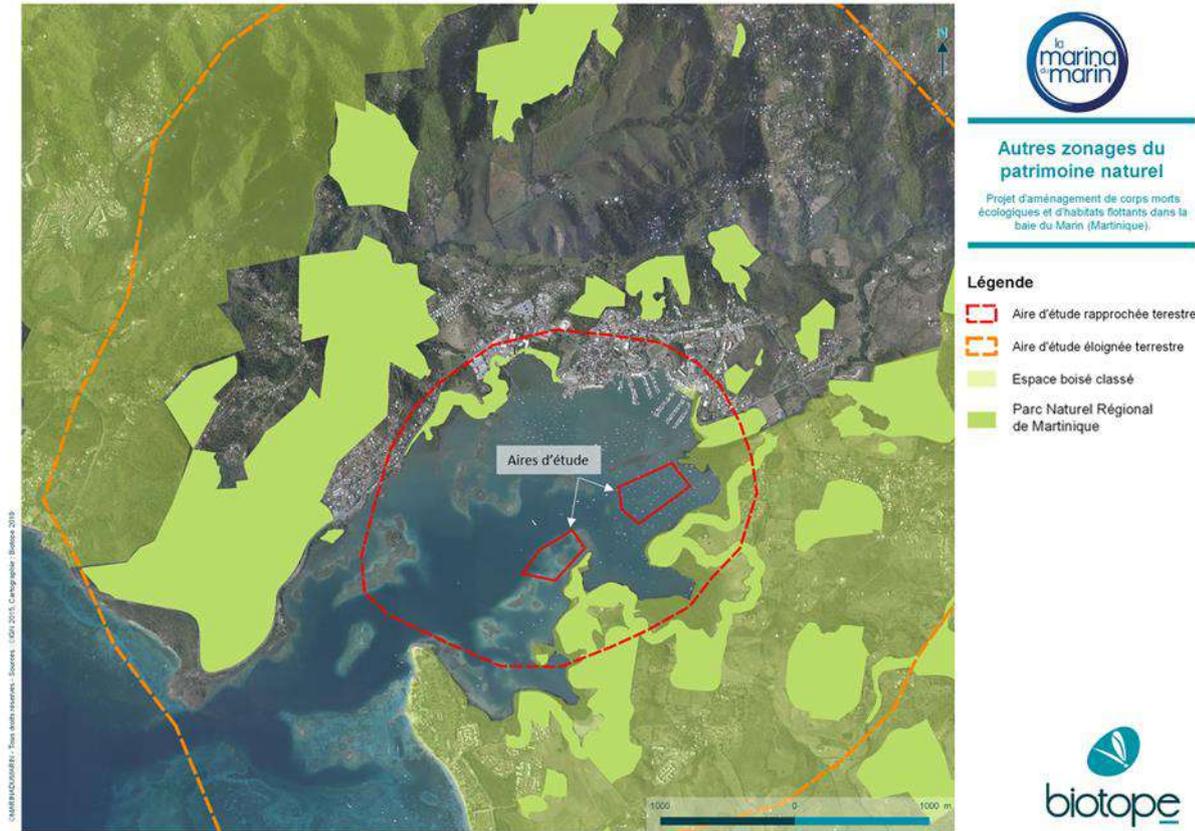


Figure 15 : Cartographie des autres zonages du patrimoine naturel (Mise à jour)

## 2.2.2 Articulation avec les plans et programmes

**La MRAe recommande de démontrer la compatibilité du projet d'aménagement maritime avec l'ensemble des dispositions idoines des plans et programmes auxquels il doit se conformer ou être rendu compatible, ou qu'il doit prendre en compte, et tout particulièrement le SCOT de la CAESM, le SAR/SMVM, le SDAGE, le PGRI et les PPRN des communes du Marin et de Sainte-Anne.**

SAR Schéma d'Aménagement Régional (à partir de la p280 de l'étude d'impact)

Aucune modification n'est réalisée.

Parc Naturel Régional de la Martinique (à partir de la page 282 de l'aire d'étude)

Le tableau ci-dessous décrit les éléments permettant de justifier la compatibilité du projet avec les orientations du PNRM.

Tableau 2 : Compatibilité du projet avec les orientations du PNRM

ORIENTATIONS DE LA CHARTE DU PNRM		Compatibilité/ application au projet
<b>Préserver et valoriser ensemble la nature en Martinique</b>		
1-2	Valoriser l'identité paysagère de la Martinique.	Des bateaux au mouillage sauvage occupent actuellement l'aire d'étude. Le projet de ZMO prévoit d'organiser les mouillages sur cette zone et de retirer les navires sédentarisés dans les trous à cyclone, à proximité immédiate d'espaces naturels littoraux  L'impact de la ZMO est donc positif pour la perception visuelle de la baie du Marin.
<b>Encourager les Martiniquais à être acteurs de leur territoire</b>		
2-2	Être moteur dans le développement et la valorisation d'un espace de tourisme et de loisirs intégré, respecté par et pour tous.	Le projet permet le développement d'un tourisme respectueux de l'environnement dans la baie du Marin : Charte des usagers responsables (annexe 1), réglementation du mouillage (annexe 3), interdiction du rejet d'eaux usées
<b>Faire vivre la culture martiniquaise dans les projets du Parc</b>		
Non concerné.		
<b>Renforcer la performance de l'outil Parc</b>		
Non concerné.		

Plan Local d'Urbanisme (à partir page 284 de l'étude d'impact)

Aucune modification n'est effectuée dans cette partie.

Nous venons juste modifier une erreur. La ville ne dispose actuellement pas de Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il est en cours d'élaboration. La commune est soumise au Règlement National d'Urbanisme (RNU). Aucun aménagement n'étant prévu hors du domaine public maritime, le projet n'est pas impacté par les documents de planification urbaine.

Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM)

Le tableau ci-dessous décrit les éléments permettant de justifier la compatibilité du projet avec le SMVM.

Tableau 3 : Compatibilité du projet avec les orientations du SMVM

ORIENTATIONS DU SMVM		Compatibilité/ application au projet
<b>Partie C Orientations : tourner la Martinique vers la mer</b>		
<b>C-1 Mettre en place une gestion préventive des risques naturels</b>		
C-1-1	Protéger les populations et leurs biens	Le projet permet de réduire l'exposition des populations aux risques naturels en libérant un trou à cyclone, zone de repli essentielle.
C-1-2	Protéger les écosystèmes littoraux	Le projet n'a pas d'impact résiduel sur les écosystèmes littoraux et permet la protection de zones à enjeux naturels notable.
<b>C-2 Limiter l'expansion de l'urbanisation sur le littoral</b>		
Non concerné.		
<b>C-3 Développer les infrastructures portuaires et les transports maritimes</b>		
Non concerné, le projet ne prévoit pas de création d'infrastructures d'accueil commercial ou de navettes maritimes.		
<b>Organiser les activités littorales en cohérence avec le concept de 5 « espaces littoraux-marins »</b>		
C-4-1	Spatialiser les espaces littoraux-marins et les usages en se basant sur les potentiels	L'objectif fixé pour les communes du Marin et de Sainte-Anne est de conforter leur coloration balnéaire et nautique. Le projet suit cet objectif et prévoit les équipements nécessaires pour que le port de plaisance du Marin puisse accueillir des méga yachts.
C-4-2	Envisager un zonage du littoral et du DPM afin de les valoriser économiquement	Le projet, par sa nature, a engagé une réflexion sur ce zonage. De plus, il est précisé dans le SMVM que la priorité doit être donnée à la valeur ajoutée, aux services rendus, notamment en création d'emplois. Le projet prévoit la création de 2 emplois à temps plein.
C-4-3	Accompagner le développement de la filière nautique par des équipements appropriés et diversifiés en fonction des usages	Le projet assure l'essor de la filière nautique en capitalisant l'existant de la marina du Marin. Il permet de renforcer les capacités d'accueil de la marina et est respectueux de l'environnement.
C-4-4	Favoriser le tourisme et les loisirs balnéaires	Le projet favorise le tourisme et les loisirs balnéaires en respectant l'environnement et les paysages.
<b>C-5 Accompagner le développement de l'exploitation des ressources maritimes</b>		
Non concerné.		
<b>Partie D Délimitation, prescriptions et typologie des aménagements pouvant être autorisés</b>		
<p>Le SMVM donne son accord pour conforter la coloration balnéaire et nautique des communes du Marin et de Sainte-Anne. Ainsi, au Marin, un projet d'aménagement du front de mer de la marina jusqu'au port de pêche ainsi qu'un projet d'apportement pour la grande plaisance est possible. A Sainte-Anne, la création d'un espace ludique lié à la mer au niveau de la Pointe du Marin est prévue, et il est possible de développer une zone de mouillage face au bourg (au-delà de la zone des 300 m) et une promenade le long du rivage reliant le bourg à la Pointe du Marin.</p>		

## Partie E Orientations relatives aux infrastructures, aménagements et équipements

### Partie E- 4 Les projets d'aménagement portuaires et de transport maritime, dont la plaisance

Le projet respecte les prescriptions en termes de risques naturels (hors zone d'aléa fort, prise en compte des risques liés au changement climatique, non aggravation de l'aléa résiduel) et de pollutions (mise en place de dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales et usées adaptés ; réduction des rejets aux zones de forte sensibilité écologique). Les préconisations sont également prises en compte dans le projet en termes de risques naturels, de pollutions, de gestion des ressources, de biodiversité et de paysages.

#### Schéma Directeur de l'Aménagement et de la Gestion des Eaux SDAGE (à partir de la page 290 de l'étude d'impact)

Le tableau ci-dessous décrit les éléments permettant de justifier la compatibilité du projet avec le SDAGE.

Tableau 4 : Compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE

ORIENTATIONS FONDAMENTALES DU SDAGE			Compatibilité/ application au projet
<b>I Concilier les usages humains et les besoins des milieux aquatiques</b>			
Non concerné.			
<b>II Reconquérir la qualité de l'eau et des milieux aquatiques</b>			
Non concerné.			
<b>III Protéger et restaurer les milieux aquatiques remarquables</b>			
III- B - 1	Préserver les herbiers de phanérogames marines et les massifs coralliens	Le projet prévoit cette préservation par évitement des zones à enjeux forts.	
III - B - 2	Limiter l'impact des mouillages sur les fonds marins	Les équipements prévus dans le cadre de la création de la ZMO sont des corps-morts. Une fois installés, ils permettent de limiter le ragage des chaînes des mouillages sur les fonds marins et ainsi réduire l'impact du stationnement des navires. L'option du développement de ports à sec pour l'hivernage et le stockage des bateaux a été considérée mais n'était pas jugée recevable à la vue des enjeux naturels attendus (présence de zone humide le long du littoral : mangrove) et de l'absence de foncier disponible.	
III - B - 5	Mettre en place des filières de récupération et de traitement des eaux noires et grises en zone portuaire	Le projet dispose d'un système de pompage des eaux noires et grises pour les bateaux disposant de cuves de récupération des eaux. Les résidents des bateaux qui ne possèdent pas ce dispositif seront invités à utiliser gratuitement les sanitaires pour préserver l'état sanitaire de l'eau de la Marina. Une charte environnementale du port avec explication de l'interdiction de rejets de toute nature dans la mer (en français et en anglais) sera distribuée à l'arrivée des plaisanciers. La collecte des eaux usées est garantie par le port grâce à un bateau de servitude afin qu'elles soient reversées dans le réseau d'assainissement autorisé. Aucun rejet d'eau grise ou noire ne sera fait dans le milieu naturel.	

		Les corps-morts sont fabriqués à partir de matériaux inertes pour l'environnement, adaptés au milieu marin.
III – B – 7	Interdire les rejets en mer de sédiments marins contaminés	La mise en suspension des sédiments sera limitée en déposant les corps-morts sur le fond marin sans ripage, et en privilégiant une pose par barge non ancrée (maintien stationnel dynamique) et équipée d'une grue. Durant le chantier, un suivi de la qualité physicochimique et bactériologique des sédiments sera mis en place.
III – C – 2	Préserver les zones humides ayant un intérêt environnemental particulier	La disposition III-C-2 du SDAGE prévoit que les ZHIEP ayant un rôle stratégique dans la gestion de l'eau et la préservation des milieux aquatiques et les mangroves soient préservées de toute destruction, même partielle.
<b>IV Connaître pour mieux gérer l'eau et agir sur les comportements</b>		
Non concerné.		

Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) (à partir de la page 291 de l'étude d'impact)

Le tableau ci-dessous décrit les éléments permettant de justifier la compatibilité du projet avec le SRCAE.

Tableau 5 : Compatibilité du projet avec les orientations du SRCAE

AXES STRATEGIQUES DU SRCAE		Compatibilité/ application au projet
<b>Energies renouvelables et systèmes électriques</b>		
E2	Créer une dynamique coordonnée de développement régional des filières ENR adoptant des modes de production industrielle et d'aménagement éco-responsables	La Marina du Marin possède déjà des panneaux solaires et une charte écoresponsable sera distribuée aux plaisanciers.
E3	Concilier développement des ENR, valorisation du cadre de vie et gestion des impacts environnement des différentes filières de production d'énergie.	

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondations (PGRI) de la Martinique

Le PGRI définit, pour la période 2016-2021, les grandes orientations qui permettent de réduire les conséquences négatives des risques d'inondation sur l'ensemble de la Martinique. Ce document précise l'organisation et le rôle des acteurs en période de crise, et les modes de gestion et les dispositions à mettre en œuvre pour :

- augmenter la sécurité des populations exposées
- stabiliser, voire même réduire le coût des dommages potentiels
- raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés.

Sur la base d'un diagnostic du territoire, le plan de gestion des risques d'inondation fixe un cap (5 objectifs) et les moyens (47 dispositions pour les atteindre) pour cette politique. Les 5 objectifs sont :

- Développer des gouvernances adaptées au territoire, structurées et pérennes, aptes à porter des stratégies locales et les programmes d'action,
- Améliorer la connaissance et bâtir une culture du risque d'inondation,
- Aménager durablement les territoires, réduire la vulnérabilité des enjeux exposés,
- Se préparer à la crise et favoriser le retour à une situation normale des territoires impactés,
- Favoriser la maîtrise des écoulements, en cohérence avec la préservation des milieux aquatiques.

Les communes du Marin et de Sainte-Anne ne sont pas des territoires à risque important d'inondation (TRI). Elles ne sont pas concernées par l'arrêté préfectoral du 7 janvier 2015 arrêtant la liste des stratégies locales à élaborer et leur périmètre. La baie du Marin est exposée à un aléa inondation fort aux alentours des chevelus du bassin versant.

Le tableau en ci-dessous décrit les éléments permettant de justifier la compatibilité du projet avec le PGRI.

Tableau 6 : Compatibilité du projet avec les orientations du PGRI

OBJECTIFS DU PGRI		Compatibilité/ application au projet
<b>Développer des gouvernances adaptées au territoire, structurées et pérennes, aptes à porter des stratégies locales et les programmes d'action</b>		
Non concerné car en dehors d'un TRI.		
<b>Améliorer la connaissance et bâtir une culture du risque d'inondation</b>		
Non concerné.		
<b>Aménager durablement les territoires, réduire la vulnérabilité des enjeux exposés</b>		
3.1	Respecter les principes de prévention du risque dans l'aménagement du territoire	Le projet de ZMO se situant en mer, il n'est pas concerné par le risque d'inondation.
<b>Se préparer à la crise et favoriser le retour à une situation normale des territoires impactés</b>		
Non concerné.		
<b>Favoriser la maîtrise des écoulements, en cohérence avec la préservation des milieux aquatiques</b>		
5.18	Limiter l'imperméabilisation du sol	Aucun aménagement à terre n'est prévu pour la création de la ZMO. Des mesures d'évitement et de réduction sont prises pour empêcher le rejet des eaux usées dans le milieu. Dans le cas de pollutions accidentelles, la société en charge de la gestion de la ZMO sera en possession de kit de traitement de ce type de pollution.
5.19	Prendre en compte les impacts d'un projet d'aménagement sur l'eau et prévoir des mesures compensatoires :	
5.21	Stopper l'implantation des biens et des activités dans les secteurs où les risques littoraux, notamment érosion, sont forts	La zone d'étude se situe en dehors d'un secteur au risque érosion fort.

### Schéma de Cohérence Territoriale de l'Espace Sud Martinique (SCoT CAESM)

Dans le cadre de sa compétence obligatoire d'aménagement de l'espace, la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud Martinique a élaboré son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), document de planification de l'aménagement de son territoire pour les 15 prochaines années. Le SCoT est un projet stratégique. Son objectif est de mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitation, de mobilité, d'aménagement du territoire, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage.

Le SCoT est composé de trois pièces :

- **Le rapport de Présentation** qui regroupe l'ensemble des études et analyses permettant d'assurer la connaissance fine du territoire et de son évolution prévisible.
- **Le PADD** (Projet d'Aménagement de Développement Durable) qui détaille les objectifs stratégiques fixés collégialement par les élus du SCoT. A ce titre, c'est le projet politique des élus de l'Espace Sud.
- **Le DOO** (Document d'Orientations et d'Objectifs) qui est le document opérationnel du SCoT. Il définit, dans le respect du PADD, les prescriptions nécessaires pour assurer l'atteinte des objectifs du document politique du SCoT. Il s'impose au travers du lien de compatibilité, aux documents et opérations subordonnées au SCoT.

Le tableau en ci-dessous décrit les éléments permettant de justifier la compatibilité du projet avec le SCoT de l'Espace Sud.

Tableau 7 : Compatibilité du projet avec les orientations du SCoT de l'Espace Sud

ORIENTATIONS DU SCOT		Compatibilité/ application au projet
<b>Les orientations et objectifs des politiques publiques d'aménagement et de développement.</b>		
012 – E	Les projets portuaires et maritimes	<p>Le SCoT autorise le projet de création d'une zone de mouillage pour bateaux de plaisance à Sainte-Anne et la création d'un terminal de croisières de grande plaisance sous diverses conditions qui ont été respectées pour le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse par le maître d'ouvrage visant à proposer des mesures visant à éviter, réduire et en dernier lieu compenser, les impacts prévisibles sur l'environnement.</li> <li>- Condition d'accessibilité : localisation du projet au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés, assurant un bon niveau d'accessibilité.</li> <li>- Condition de proximité : localisation du projet en continuité des bourgs et quartiers existants et à proximité des services urbains.</li> <li>- Condition d'opportunité : Agir pour de la protection de l'environnement et des espaces agricoles en privilégiant les localisations dans les espaces de moindre valeur agricole et écologique.</li> </ul> <p>Sous respect de ces conditions, le SCoT peut autoriser le reste du projet.</p>

### Plans de Prévention des Risques Naturels de Sainte-Anne et du Marin

Le Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles (PPRN) recense les zones exposées à des risques naturels : inondations, mouvement de terrain... et indique les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde à mettre en œuvre par les collectivités publiques et les particuliers. Il vaut servitude d'utilité publique et est annexé au PLU auquel il impose selon les dispositions des articles L 126-1 et L 562-4 du Code de l'Environnement. Les secteurs à risque sont reportés sur le zonage du PLU.

Les constructions nouvelles, spécialement celles à usage d'habitation, doivent être bâties hors des zones susceptibles d'être inondées ou présentant des risques d'éboulements ou de glissement de terrain et hors d'atteinte, sur le littoral, des houles fortes. Ces constructions doivent être conçues de manière à protéger le plus efficacement possible leurs occupants contre les dangers dus aux risques naturels : inondations, mouvements de terrain, séismes, cyclones et tempêtes tropicales. L'exposition aux risques naturels de la zone est détaillée dans la partie 4.1.6 de l'étude d'impact.

Les installations du projet étant situées exclusivement en mer, les règlements de PPRN des communes ne comportent pas de préconisations réglementaires sur la zone du projet.

### 2.2.3 Justification du projet retenu et variantes

**La MRAe recommande :**

- **de confirmer le nombre de barges à usage d'habitats flottants prévus,**
- **de définir des variantes d'implantation géographique de ce projet prenant mieux en compte les populations d'*Oculina diffusa*,**
- **de développer l'analyse des variantes sous la forme d'un tableau comparatif de leurs diverses incidences environnementales, établies en fonction des enjeux environnementaux du projet et les comparant également avec les incidences environnementales du scénario de référence établi par ailleurs.**

A la vue des contraintes liées à l'environnement (présence d'une espèce protégée de coraux à proximité immédiate : l'*Oculina diffusa*) et des nuisances des activités nautiques pouvant être générées sur le milieu marin par l'installation d'une zone d'hébergement touristique flottant à la Pointe Cayoux dans la baie du Marin, la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance abandonne ce projet.

A ce jour, la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance porte uniquement un projet de création de Zone de Mouillage Organisée (ZMO) dans la baie du Marin.

En amont du projet actuel de ZMO plusieurs solutions techniques ont été étudiées afin de s'adapter à la réglementation et de permettre le stationnement des navires actuellement présents de manière permanente dans les trous à cyclone (arrêté du 18 juillet 2018 réglementant le mouillage des navires dans les abris dits « trou à cyclone » du Cul de sac du Marin). Cet espace doit pouvoir accueillir entre 180 et 200 bateaux. Pour cela, deux scénarios sont à l'étude : la construction d'un port à sec (scénario 1) et la construction d'une zone de mouillage supplémentaire dans la baie du Marin.

Le scénario 1 prévoyait la construction d'un port à sec dans le Cul de Sac du Marin. Afin d'accueillir un nombre de bateaux compris entre 180 et 200 unités, la surface minimale nécessaire est estimée à 2,8 ha. Elle est définie à partir des guides techniques existant sur le sujet<sup>1</sup>. La figure ci-dessous permet de mieux se rendre compte de la surface nécessaire pour le stationnement de 184 bateaux à sec. A la vue de la surface nécessaire, de l'absence de foncier et des enjeux environnementaux attendus, ce scénario n'est pas retenu.

<sup>1</sup> Les ports à sec, une offre innovante, Guide technique 2010, Editions Atout France, 2010, 169 pages.



Figure 16 : Vue aérienne du Cul de sac du Marin avec la surface nécessaire pour la création d'un port à sec

Le scénario 2 prévoit la création d'une ZMO dans la baie du Marin. Afin de proposer une bonne qualité de service : surveillance des navires au mouillage, logistique et accessibilité des installations (sanitaires, dépôts de déchets, accès wifi, ...), son implantation doit être située à proximité de la marina actuelle. Il s'agit donc de la seule implantation possible dans la baie du marin.

Le dimensionnement initial de la ZMO (scénario 2a) prévoit l'installation de 184 corps-morts et la création d'une zone d'attente de 8 corps-morts. Toutefois, les impacts de cette première implantation sur un herbier présentant une forte densité d'Oculine diffuse n'est pas jugé suffisamment importante pour éviter les impacts liés au stationnement des navires.

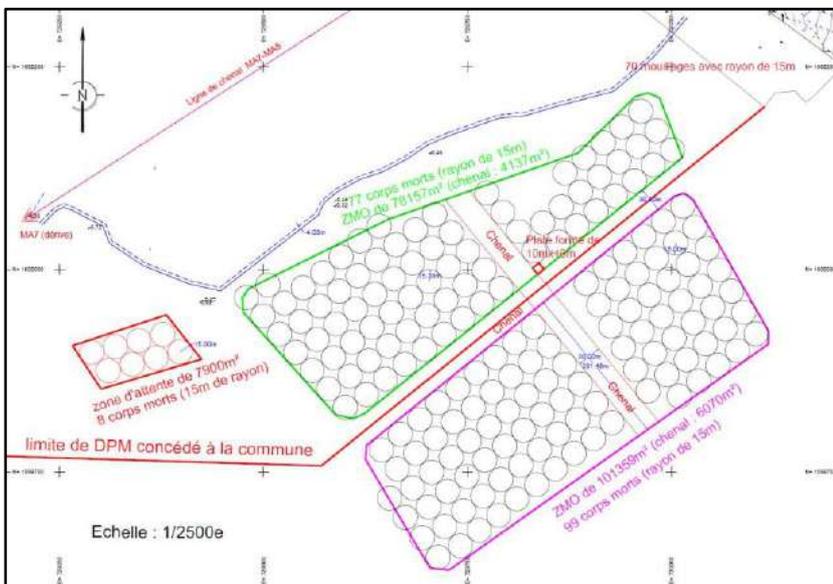


Figure 17 : Implantation de la zone de mouillage (scénario 2a)

La géométrie de la ZMO a donc été revue (scénario 2b). La zone d'attente et les 3 mouillages situés au nord-ouest de la ZMO sont supprimés. La distance minimale entre cette zone à enjeu et les mouillages est d'environ 75 mètres. Le nombre de mouillage est réduit, il est maintenant

de 165 corps-morts dont 4 corps-morts disposant d'un rayon d'évitement supérieur de 30 mètres. L'implantation du chenal d'accès et de desserte est également revue suite à la suppression de la zone d'attente. Enfin, la largeur du chenal est augmentée à 31,50 mètres.

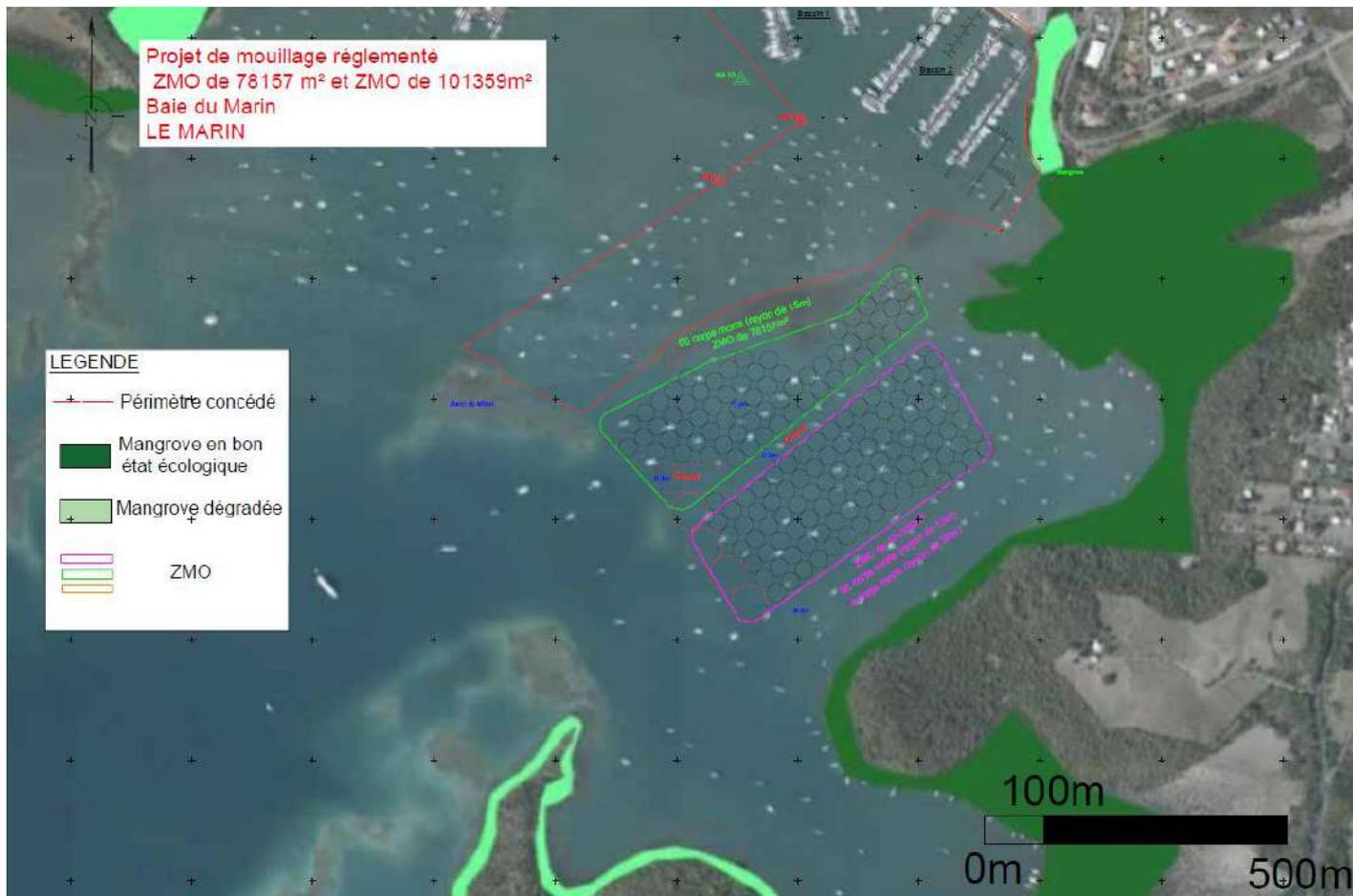


Figure 18 : Implantation de la nouvelle version de la ZMO de la baie du Marin (scénario 2b)

Le tableau ci-dessous permet de comparer les différents scénarios et leur impact sur l'environnement.

Tableau 8 : Comparaison des différentes variantes d'aménagement

	Scénario 1 : Non retenu Construction d'un port à sec	Scénario 2a : Non retenu Mise en place d'une ZMO	Scénario 2b : Retenu Mise en place d'une ZMO
Nombre de places	180 à 200	184	167
Impact sur l'environnement	Destruction d'habitats naturels à forts enjeux (mangrove)	Proximité herbier à forte densité d'Oculine diffuse (espèce de corail protégé)	Eloignement herbier à forte densité d'Oculine diffuse environ 75m.
Commentaire	Enjeux environnementaux attendus et absence de foncier disponible.	Optimisation du nombre de place par rapport à la surface disponible	Prise en compte des contraintes environnementales liées à l'Oculine diffuse.

## 2.2.4 Analyse des incidences du projet sur l'environnement

### **La MRAe recommande :**

- **de préciser les incidences environnementales procédant des opérations préalables de dépollution requises pour la bonne réalisation du projet,**
- **de préciser les modalités de traitement des risques de pollutions accidentelles procédant de la gestion des futures zone de mouillage en phase « exploitation » et de leur création en « phase travaux »,**
- **d'évaluer les effets de la pose de nouveaux corps-morts dans une baie souffrant d'hypersédimentation et de pollution par l'accumulation de lourds macro-déchets s'enfonçant dans la vase suite à des années de mouillage forrain,**
- **d'évaluer les effets du projet d'habitats flottants et de ses modalités de gestion et d'entretien sur les risques naturels forte houle, tempêtes ou cyclones,**
- **de préciser les effets du projet sur les espèces protégées de la faune et de la flore présentes dans l'aire d'étude rapprochée,**
- **de préciser les effets de l'entretien des dispositifs de mouillage en rapport avec le risque de mise en suspension de sédiments pollués,**
- **d'inscrire l'obligation de déverser les eaux grises et noires de la marina dans les installations prévues à cet effet au sein du règlement de police de la ZMEL,**

### **Opérations préalables de dépollution requises pour la bonne réalisation du projet**

Avant la mise en place des corps-morts de la ZMO, une opération préalable de dépollution sera menée afin d'enlever les mouillages sauvages existants. Un état des lieux de l'existant sera réalisé par un plongeur afin d'identifier les lests pouvant être retirés. Ils seront ensuite retirés à l'aide de la barge équipée de la grue et si cela s'avère nécessaire des parachutes de levage pourront être utilisés. Toutefois si la situation des lests ne permet pas de les extraire sans risquer de produire une remise en suspension d'une quantité importante de sédiments car ils sont trop enfoncés dans la vase, ou la dissémination de l'invasive *Halophila stipulacea*, ils seront laissés au fond. Une fois les corps-morts sauvages existants retirés de l'aire d'étude, ils seront amenés vers une filière de retraitement pour permettre leur recyclage.

### **Modalité de traitement des risques de pollution accidentelle (phase de travaux et d'exploitation de la ZMO)**

Pour les navires stationnés dans la ZMO, une charte des usagers écoresponsables (annexe 1) rappelant les bonnes pratiques à respecter leur sera remise dès leur amarrage. Elle reprendra la conduite à tenir et les précautions à prendre pour éviter les pollutions accidentelles.

En complément, la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance prévoit également de s'équiper de kit pour lutter contre les pollutions maritimes accidentelles. Des kits de confinement et de traitement des pollutions seront fournis par la société Emergen'sea. Le bateau de servitude mis en place au sein de la ZMO aura la capacité de déployer le dispositif de confinement des pollutions (cf. figure 3). Enfin, ce bateau sera équipé d'un dispositif de pompage pour les rejets accidentels. Le bateau de servitude et ses équipements sont détaillés en annexe 2.

La Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance prévoit d'acquiescer ce dispositif dès la mise en place de la ZMO, afin de pouvoir gérer les pollutions accidentelles pouvant intervenir en phase de travaux.



Figure 19 : Mise en place d'un dispositif de confinement par l'équivalent du bateau de servitude qui équipera la ZMO (source : Emergen'sea)  
Figure

### ***Evaluer les effets de la pose de nouveaux corps-morts dans la baie souffrant d'hypersédimentation et de pollution de lourds macrodéchets***

La pose des corps-morts de la nouvelle ZMO pourra entraîner une remise en suspension des sédiments présents dans les fonds de la baie du Marin. Pour limiter l'impact de la remise en suspension de sédiments, l'utilisation d'une barge équipée d'une grue sera privilégié. Elle permettra de contrôler la vitesse de descente des lests et ainsi limiter la remise en suspension de sédiments. Ce bateau ne sera pas ancré, afin de ne pas raguer les fonds. Il se maintiendra au droit du point de pose de façon dynamique.

Une opération préalable de dépollution aura été réalisée avant la pose des corps-morts afin de retirer le maximum de macrodéchets tout en limitant la remise en suspension des sédiments.

### ***Evaluer les effets du projet d'habitats flottants et ses modalités de gestion et d'entretien***

A la vue des contraintes liées à l'environnement (présence d'une espèce protégée de coraux à proximité immédiate : l'Oculine diffuse) et des nuisances des activités nautiques pouvant être générées sur le milieu marin par l'installation d'une zone d'hébergement touristique flottant à la Pointe Cailloux dans la baie du Marin, la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance abandonne ce projet.

A ce jour, la Société Antillaise d'Exploitation des Ports de Plaisance porte uniquement un projet de création d'une Zone de Mouillage Organisée dans la baie du Marin.

### ***Préciser les effets du projet sur les espèces protégées de la faune et de la flore présentes dans l'aire d'étude rapprochée***

L'espèce protégée identifiée comme pouvant être impacté par le projet de ZMO est l'*Oculina diffusa*. Il s'agit d'une espèce de corail vivant dans les herbiers. Elle est bien représentée dans la baie du Marin. Cet espace porte donc une part de responsabilité importante dans la conservation de l'espèce.

Le projet de création de la ZMO ne changera pas l'usage qui est fait sur l'aire d'étude actuellement. Il prévoit d'organiser et de mieux gérer à travers la pose de mouillages la répartition des bateaux.

Afin de ne pas impacter les herbiers présentant une concentration importante d'*Oculina diffusa*, l'implantation de la ZMO les évite. Par rapport à l'étude d'impact, la distance d'évitement est

augmentée à environ 75 m en supprimant les trois mouillages situés au nord-ouest de la ZMO et la zone d'attente. Cette distance est jugée suffisante pour annuler les impacts liés à l'ombre portée des navires sur les fonds.

***Préciser les effets de l'entretien des dispositifs de mouillage en rapport avec le risque de mise en suspension de sédiments pollués***

L'entretien des mouillages n'engendrera pas la remise en suspension de sédiments éventuellement pollués. En effet, à de très rares exceptions près, il n'y aura pas de déplacement de lests en béton lors des opérations d'entretien. L'entretien concernera seulement les pièces permettant d'assembler les différents éléments du mouillage : manilles, chaînes et bout de la ligne de mouillage, bouées nécessitant de l'entretien ou leur remplacement.

Le bateau intervenant pour soutenir l'équipe d'entretien des corps-morts pourra soit utiliser les installations existantes pour se stationner soit se maintenir de manière dynamique sur la zone d'intervention.

***Inscrire l'obligation de déverser les eaux grises et noires de la marina dans les installations prévues à cet effet au sein du règlement de police de la ZMO***

Le règlement de police de la ZMO prévoit d'inscrire l'obligation de déverser les eaux grises et noires issues des navires y stationnant dans les installations prévues à cet effet. Les modalités sont détaillées à partir de la page 7 de ce document.

Le règlement de police de la ZMO sera rédigé en concertation avec la Direction de la Mer, les services de Police et les municipalités des communes du Marin et de Sainte-Anne.

## 2.2.5 Mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement

**La MRAe recommande :**

- **de compléter le tableau listant les mesures ERCA par les enjeux environnementaux et les effets du projet sur l'environnement préalablement identifiés auxquels elles se rattachent,**
- **compléter les fiches détaillant chacune des mesures par un niveau de détail plus important, s'agissant notamment de la mesure R03 en lien avec une décision émise au cas par cas (effluents en jeu), de la mesure E06 en lien avec la réglementation applicable aux eaux de baignade et R04 en lien avec la programmation de moyens terrestres pour éviter/réduire notamment le risque de pollution de la ZHIEP n°599-1\_2012 pendant le mouillage des corps-morts à proximité (bâchage camions-toupiés, lavage des camions-toupiés hors du site concerné,...),**
- **prévoir de nouvelles mesures ERC permettant d'éviter/réduire totalement le risque de destruction de l'espèce protégée de corail « l'oculine » au risque d'un rejet à une potentielle demande de dérogation espèces protégées.**

**Compléter le tableau listant les mesures ERCA par les enjeux environnementaux et les effets du projet sur l'environnement préalablement identifiés auxquels elles se rattachent**

Tableau 9 : Synthèse de la démarche ERCA

Code de la mesure	Intitulé de la mesure	Période concernée			Enjeux environnementaux et effet du projet sur l'environnement
		Phase conception	Phase travaux	Phase d'exploitation	
Mesures pour le milieu marin					
Mesure E01	Évitement des habitats marins d'intérêt par choix de pose des corps-morts hors des enveloppes des herbiers et des coraux (notamment <i>Oculina diffusa</i> ) et avec une distance de sécurité permettant que la rotation des bateaux ou habitats flottants sur le mouillage ne crée pas une ombre portée sur les fonds	X	X		Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats de l'espèce Destruction des individus
Mesure E02	Dimensionner un mouillage sans ragage de la chaîne sur les fonds marins	X	X		Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats de l'espèce Destruction des individus
Mesure R01	Limiter la dissémination de la phanérogame invasive <i>Halophila stipulacea</i> en déposant les corps-morts sur le fond marin sans ripage, et en privilégiant une pose par barge non ancrée (maintien stationnel dynamique)		X		Dispersion d'espèces végétales exotiques envahissantes
Mesures pour le milieu terrestre littoral					
Mesure E03	Balisage et évitement des zones sensibles en bordure de chantier	X	X		Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats de l'espèce Destruction des individus
Mesure E04	Évitement des périodes de plus forte sensibilité de l'avifaune (notamment de reproduction) soit de fin Mars à début juillet. La réalisation de l'apport de matériel pour les travaux devra être réalisé en dehors de cette période		X	X	Perturbation

Code de la mesure	Intitulé de la mesure	Période concernée			Enjeux environnementaux et effet du projet sur l'environnement
		Phase conception	Phase travaux	Phase d'exploitation	
Mesures transversales concernant le milieu marin et terrestre					
Mesure R02	Gestion stricte des rejets d'eaux grises et d'eaux noires	X		X	Altération biochimique des milieux Dégradation des fonctionnalités écologiques
Mesure R03	Série de mesures visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents en phase chantier		X		Altération biochimique des milieux
Mesures concernant le milieu physique et le milieu humain					
Mesure E05	Rendre obligatoire de déversement des eaux noires et grises dans les installations prévues à cet effet au sein de la Marina du marin.		X		Altération biochimique des milieux Dégradation des fonctionnalités écologiques Création d'un risque pour la sécurité des populations

**Détailler les fiches concernant les mesures par un niveau de détail plus important  
(fiches concernées : R03, E06, R04)**

Détail de la mesure R03 devenu R02 après abandon du projet d'habitats flottants

Tableau 10 : Détail de la mesure R02

R02 Gestion stricte des rejets d'eaux grises et d'eaux noires	
Objectif(s)	Cette mesure vise dans un premier temps à limiter au maximum tout risque de pollution accidentelle lié aux rejets d'eau dans les milieux environnants (milieux littoraux, mangroves et milieu marin notamment). La pollution peut être de nature chimique ou microbiologique (bactéries, virus, parasites pathogènes pour les espèces animales ou végétales du milieu récepteur). Dans un second temps, cette mesure a pour vocation de prévoir dans le cadre du projet des aménagements permettant d'assurer la collecte pour traitement de l'ensemble des eaux qui seront rejetées, de manière à réduire les impacts indirects potentiels sur les milieux récepteurs (mangroves et milieux marins notamment).
Communautés biologiques visées	Tous habitats naturels, faune et flore.
Localisation	Emprise de la nouvelle ZMO
Acteurs	Maître d'Ouvrage, Entreprise de travaux maritimes retenue pour la conception et/ou la pose des mouillages, occupants de la ZMO.
Modalités de mise en œuvre	Utiliser pour la fabrication des corps morts et des habitats flottants des matériaux inertes pour l'environnement et adaptés au milieu marin. Garantir la collecte des eaux usées par le port à l'aide d'un bateau de servitude au sein de la ZMO. Ces eaux seront ensuite rejetées dans le réseau d'assainissement. Aucun rejet d'eau grise ou noire ne sera fait dans le milieu naturel Permettre l'accès gratuit aux installations du port pour tous navires au mouillage afin d'éviter les rejets dans la mer. Communiquer plus spécifiquement sur l'accès gratuit aux sanitaires des bateaux identifiés sans cuves Présenter et faire signer lors de l'arrivée de chaque navire au sein de la ZMO la charte des usagers écoresponsables (rédigée en plusieurs langues).
Indications sur le coût	Achat bateau de servitude disposant des équipements nécessaire pour collecter les eaux noires et grises (environ 80 000€) Rédaction et impression de la charte (5000€, en fonction du service souhaité)
Planning	Choix de matériaux et de matériels en phase conception et dans le choix du fournisseur des mouillages. Achat bateau de servitude. Sensibilisation régulière des usagers de la ZMO, renouvelée pour chaque nouvel arrivant.
Suivis de la mesure	Création de points de surveillance de la qualité physico-chimique et bactériologique des eaux et des sédiments de la Baie au niveau de la ZMO. Contrôle régulier du respect des interdictions de rejet par le gestionnaire du port. Contrôle accru des bateaux ne disposant pas de cuves de récupération des eaux usées.
Mesures associées	S01 Accompagnement pour un suivi environnemental du chantier par un écologue. S02 Suivi de la qualité physicochimique et bactériologique des eaux et des sédiments A02 Mise en place d'un programme de sensibilisation du public quant à la richesse et la sensibilité des milieux naturels présents sur le site.

Avec l'évolution du projet, la mesure E06 « Mise en place d'un périmètre de sécurité pour les baigneurs des habitats flottants » ne fait plus partie des mesures prises dans le cadre de la création de la nouvelle ZMO (la partie « habitats flottants » du projet étant abandonnée)..

Détail de la mesure R04 devenu R03 après abandon du projet d'habitats flottants

Tableau 11 : Détail de la mesure R03

R03	Série de mesures visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents en phase chantier
Objectif(s)	Cette mesure vise à limiter l'impact par dégradation et pollution des milieux naturels, ainsi que le dérangement voire la destruction des espèces présentes à proximité des emprises du chantier. Elle concerne la mise en place de mesures générales de respect de l'environnement au sens large.
Communautés biologiques visées	Tous habitats naturels, faune et flore.
Localisation	L'ensemble de l'emprise de la ZMO est concerné ainsi que les zones adjacentes. Une attention particulière doit être apportée en raison de la sensibilité des milieux récepteurs à proximité du projet : mangroves et herbiers marins notamment.
Acteurs	Maître d'Ouvrage, Entreprise de travaux maritimes retenue pour la conception et/ou la pose des mouillages.
Modalités de mise en œuvre	<p>L'objectif est ici d'imposer aux entreprises qui seront en charge des travaux des mesures générales de respect de l'environnement. Ces mesures visent notamment à limiter les incidences indirectes potentielles liées à la pollution des milieux adjacents, par rejets d'effluents pollués notamment. Ces mesures s'intègrent dans une démarche générale de chantier respectant l'environnement au sens large (.</p> <p>Les prescriptions écologiques relatives à la prévention des pollutions concernent principalement les moyens nautiques mis en œuvre.</p> <p>Les moyens nautiques utilisés devront être équipés de dispositifs visant à limiter le risque de pollution comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Coque renforcée,</li> <li>● Cuve de récupération des eaux grises de bord,</li> <li>● Moyen d'intervention pour la récupération à bord ou dans le milieu marin d'hydrocarbures (fuite) : papier absorbant spécial, barrage anti-pollution, etc.</li> <li>● Plan de prévention et d'intervention face aux risques pour l'environnement.</li> </ul> <p>Ces prérequis pour le choix de l'entreprise travaux seront à intégrer dans le cahier des charges techniques de choix du prestataire. Par ailleurs, l'écologue en charge du suivi écologique de chantier devra s'assurer que ces prescriptions soient effectivement bien respectées sur le chantier.</p>
Indications sur le coût	Non connu.
Planning	Choix du prestataire, validation du plan de prévention environnement avant démarrage des travaux. Suivi environnemental pendant les travaux.
Suivis de la mesure	Création de points de surveillance de la qualité physico-chimique et bactériologique des eaux et des sédiments de la Baie au niveau de la ZMO. Compte rendu d'intervention quotidien de l'entreprise travaux au Maître d'Ouvrage et à son AMO écologue signalant tout évènement de nature à porter atteinte à la qualité de l'environnement.
Mesures associées	S01 Accompagnement pour un suivi environnemental du chantier par un écologue. S02 Suivi de la qualité physicochimique et bactériologique des eaux et des sédiments

**Prévoir de nouvelles mesures ERC permettant d'éviter et de réduire totalement le risque de destruction de l'espèce protégée de corail « l'Oculine »**

Le projet de création d'une zone dédiée à l'habitat flottant est abandonné. Le risque de destruction de l'espèce protégée de corail au niveau de la Pointe Cailloux est nul.

Pour la création de la nouvelle ZMO, la distance d'évitement est augmentée à 75 mètres. Pour cela, la zone d'attente et les trois mouillages situés au nord-ouest de la zone sont supprimés. Cette distance est jugée suffisante pour annuler les impacts liés à l'ombre portée des navires sur les fonds.

## 2.3 Résumé non technique

**La MRAe recommande de dissocier le résumé de l'évaluation environnementale à laquelle il se rapporte afin d'en faciliter sa prise en compte, et de le compléter en fonction des observations émises dans le présent avis, ainsi qu'avec une synthèse des aspects réglementaires et méthodologiques de l'étude d'impact, de la présentation du scénario de référence, de l'analyse de la compatibilité du projet avec les plans et programmes de normes supérieures ainsi que de la description des impacts cumulés du projet avec d'autres projets.**

Conformément aux recommandations de la MRAe, le résumé non technique sera dissocié de l'étude d'impact et complété avec les observations émises. Il est joint au présent document.

## Annexe 1 : Charte des usagers écoresponsables (2019/2020)



**Cette charte énonce les principes de comportements écoresponsables (liste non exhaustive) que tout usager de la mer doit mettre en pratique quelque soit la zone de navigation.**

-  Je ne jette aucun déchet par-dessus bord, et m'oblige à effectuer le tri sélectif à bord. J'utilise les équipements de la Marina prévus à cet effet en respectant le site. Les déchets n'étant pas collectés à la Marina devront être déposés à la déchetterie qui se trouve à la zone ACTIVEP.
-  J'effectue le lavage et l'entretien de mon bateau en utilisant des produits biodégradables.
-  En période de sécheresse, je respecte les mesures de restriction d'utilisation de l'eau promulguées par les services de l'Etat.
-  Je respecte la biodiversité marine en évitant de toucher et de déranger les animaux marins (bruit, chasse etc.). Je ne ramasse pas de sable ni de coraux.
-  Je ne m'aventure pas dans les zones de mangrove afin de préserver les palétuviers.
-  En l'absence de mouillage, je ne mouille pas l'ancre sans connaître précisément la nature des fonds.
-  Je respecte les zones de pêche (zones de cantonnement et/ou zones d'interdiction par mesure sanitaire), les tailles légales de capture des poissons et des autres espèces, les interdictions concernant certaines espèces (oursins, lambrils etc.).

Je contrôle ma consommation en eau tant à bord qu'à terre pour le nettoyage du bateau et des matériels (utilisation d'un pistolet etc.).  
Je contrôle également ma consommation d'énergie électrique et ne laisse aucun appareil en veille ou marche sans ma présence à bord.



J'avertis la Capitainerie si je constate une pollution ou un danger (épave, objet à la dérive etc.)



Je n'effectue pas de rejets des eaux grises et des eaux noires dans la Baie du Marin.



J'utilise les sanitaires de la Marina lorsque mon bateau n'est pas équipé pour recueillir les eaux noires.



J'utilise les équipements portuaires pour procéder à la vidange des eaux grises et noires lorsque mon navire est équipé pour les stocker.



Je respecte la vitesse maximale autorisée (2 à 3 noeuds) pour manoeuvrer dans le périmètre de la concession portuaire.



Je navigue dans la baie du Marin avec une vitesse ne générant pas un vague susceptible de dégrader les berges.



Cette charte m'engage à respecter les lois et réglementations en vigueur et à me tenir informé de leurs évolutions.  
Elle m'engage également à faire preuve de pédagogie en sensibilisant les autres plaisanciers et les personnes de mon entourage à respecter ses engagements.

NOM : .....

PRENOM : .....

EMAIL : .....

NOM DE VOTRE BATEAU : .....

PORT D'ATTACHE : .....

DATE : .....

SIGNATURE :



## Annexe 2 : Description technique du bateau de servitude assurant la gestion de la ZMO



**ECO TANK**  
AZURE TRAFIC

ECOTANK WORLDWIDE International Development  
21 de l'Argile Lot 35- Voie C - 06370 Mouans Sartoux - France  
Phone + 33 04 92 283 886 / Mail [contact@ecotank-worldwide.com](mailto:contact@ecotank-worldwide.com)

**BATEAU ECO MULTI-SERVICES « LE LEATHERMAN DE LA MER ! »**  
IL A ETE CONCU POUR REpondRE A L'ENSEMBLE DES BESOINS DES GESTIONNAIRES PORTUAIRES.  
CET OUTIL POLYVALENT REMPLIT A LUI SEUL, L'ENSEMBLE DES TACHES AUXQUELLES ILS PEUVENT ETRE CONFRONTES :



- \* COLLECTE DES EAUX USEES ET EAUX DE CALES
- \* REMORQUAGE DE NAVIRES EN AVARIE
- \* OPERATION SOUS-MARINES (NETTOYAGE DES FONDS, ENTRETIEN DES CHAINES D'AMARRAGES...)
- \* RAMASSAGE, TRANSPORT DES POUBELLES
- \* LIVRAISON D'EAU DOUCE POUR LES NAVIRES AU MOUILLAGE (1M3 MAX)
- \* TRAITEMENT DES POLLUTIONS EXTRAORDINAIRES ; NAPPE D'HYDROCARBURES ( ECREMEUR OLEOPHILE)
- \* RENFLOUEMENT DES NAVIRES EN SITUATION DE NAUFRAGE
- \* LUTTE INCENDIE
- \* NETTOYAGE DES ENROCHEMENTS DE DIGUES

**DESCRIPTIF :**

Longueur HT	6.50 m
Longueur à la flottaison légère	6.09 m
Longueur à la flottaison (plan)	6.30 m
Longueur à la flottaison en charge	6.47 m
Largeur max	2.480 m
Deplacement léger	1.75 tonnes
Deplacement mi charge	4.65 tonnes
Deplacement en charge	7.50 tonnes
Tirant d'eau léger	0.166 m
Tirant d'eau mi charge	0.366 m
Tirant d'eau en charge	0.55 m
Motorisation	25 - 50 cv CV
Vitesse au moteur	50 cv selon charge
Nombre de passager	2 personnes
Equipage	1 personne
Construction coque-pont	Aluminium
Architecte	Groupe FAUROUX
Constructeur	ECONORM
Catégorie d'armement	catégorie 4 / 5



. POMPE PERISTALTIQUE T 300 de 100 à 300 L / minute - 9 m de sussions 220 V 48 DB  
 . TUYAU de SUSSIONS FLEXIBLE , Léger et très robuste 15 mètres  
 . PISTOLET VALVE ISO 8099 avec contrôle de la charge et adaptateur  
 . PACK DE CONNECTION ET ADAPTATEUR UNIVERSEL  
 . CANNE DE SUSSIONS AVEC CREPINE ET VANNE MARCHE ARRET  
 . FILET POUR MACRO DECHETS, CONTAINER POUR POUBELLES  
 . ANCRE 10 KG  
 . PACK SECURITE ET PREMIER SECOURS 5<sup>ème</sup> CATEGORIE ( 4<sup>ème</sup> catégorie en option)  
 . PARE-BATTAGES, GAFFE, SALABRE, PINCE , AMARRES, CHAINE DE MOUILLAGE , POMPES DE CALE  
 . MAT AVEC FEUX DE SIGNALISATION / BATTERIE ET NOURRICES (25 l)  
 . COULEUR PERSONNALISABLE  
 . RESERVOIR EAU X USEES : Capacité 2 réservoirs de 600 litres + 1 réservoir 500 litres ( extension possible des capacités)  
 . CAPACITE DE RECUPERATION DE POUBELLES JUSQU'A 4 TONNES  
 . FORTE CAPACITE DE REN (Guts - Kenke Corner) ( FORTE CHARGE)  
 . PROTECTION D'HELICE  
 . ECREMEUR OLEOPHILE

## Annexe 3 : Règlement intérieur du port de plaisance du Marin

Commune du Marin  
Port de Plaisance – Bassin Tortue

### REGLEMENT INTERIEUR DU PORT DE PLAISANCE DU MARIN

#### 1. DEFINITION

Le présent règlement est conçu pour tirer le meilleur parti des ouvrages existants dans le Port de Plaisance du Marin.

#### 2. FORMALITES D'ENTREE

2.1 L'usage du port est réservé à tous les navires de plaisance (voilier ou bateau moteur ne dépassant pas les 150 tonnes et 50 mètres de long, dans la limite des places réservées à cet effet.

2.2 Quand un navire entre dans l'espace réservé au port de plaisance, il tombe sous la juridiction du port et doit être moullé ou parqué comme indiqué par les agents chargés d'assurer la police du port. La manœuvre d'approche doit s'effectuer comme il se doit.

2.3 Tout bateau de plaisance amarré ou parqué dans le port est redevable d'une redevance selon le tarif approuvé par l'autorité concédante. Un contrat doit être signé entre le propriétaire et le concessionnaire. Aussi, le propriétaire de tout bateau entrant au port pour s'y amarrer ou y stationner doit des son arrivée se rendre au bureau du port pour :

- Y présenter son acte de francisation ou document équivalent et une attestation d'assurance (RC - INCENDIE - CYCLONE) ;
- Y acquitter la taxe payable d'avance pour la durée de son séjour au port, la régularisation pour la taxe réelle étant faite à l'expiration de la durée déclarée en cas de prolongation (voir tarif en vigueur).

2.4 L'application du tarif mensuel exclut tout remboursement. Il est précisé dans le calcul des taxes, que la longueur à considérer est la longueur hors tout sauf dans le cas des loueurs de bateaux.

2.5 L'agent de quel se réserve le droit d'inspecter tous les bateaux de plaisance à déterminer s'ils sont identifiés correctement jusqu'à ce que l'enregistrement et la documentation concordent.

2.6 Les déclarations d'entrée et de départ sont inscrites dans l'ordre de leur présentation sur un registre spécial ou elles reçoivent un numéro d'ordre.

2.7 Toute relance de facture impayée entraînera des frais de relance de 40 €, 30 jours après l'émission de la facture. Si non-paiement sous quinzaine, une indemnité forfaitaire pour pénalités de recouvrement sera fixée à 10 % des sommes dues. Sous huitaine, le non-paiement des redevances échues, peut conduire le concessionnaire à retirer l'autorisation de stationnement accordée au navire, allant jusqu'à l'enlèvement du navire dans un délai de 8 jours à compter de la mise en demeure.

Faute pour le propriétaire du navire de s'exécuter dans le délai imparti, le concessionnaire procédera d'office, aux frais, risques et périls du propriétaire, aux opérations d'enlèvement du navire, pour le déplacer en fourrière.

#### 3. PLACEMENT DES BATEAUX

3.1 Celui-ci est assuré par le capitaine du port ou l'agent de quel. L'affectation des postes est opérée dans la limite des places disponibles, suivant l'ordre d'inscription prévue à l'article 2.6. Les agents chargés de la police du port sont toutefois seuls juges des circonstances qui peuvent amener à déroger à cette règle.

1

Commune du Marin  
Port de Plaisance – Bassin Tortue

3.2 Le propriétaire ou l'équipage des navires faisant escale à une heure tardive doit en premier consulter le tableau affiché à l'extérieur du bureau du port, indiquant la position des postes disponibles en fin de journée pour les navires en escale. A défaut, tout navire occupant un poste non attribué sera d'office déplacé au matin, aux frais et risques du propriétaire. Des l'ouverture du bureau, le propriétaire ou l'équipage doit effectuer la déclaration d'entrée réglementaire.

#### 4. AMARRAGE - MOULLAGE

4.1 Le mouillage forain (sauf cas de nécessité absolue découlant d'un danger immédiat), la pose de bouées ou corps morts sont formellement interdits dans le plan d'eau du port.

4.2 L'amarrage s'effectue selon les instructions et sous la responsabilité du capitaine du port. Les équipages des navires doivent se conformer à ses ordres et prendre d'eux-mêmes, dans les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents ou avaries.

4.3 Les amarrages doivent être en bon état et d'un calibrage approprié. En cas d'amarrage comportant le risque d'un contact avec la coque d'un autre bateau, la mise en place de défenses ou pare-battages est obligatoire. Les défenses doivent être au minimum de trois par bord et d'une dimension adaptée à la taille du bateau. Les pneus ne sont autorisés que s'ils sont dans une gaine de toile en bon état.

4.4 Le propriétaire ou l'équipage d'un navire ne peut refuser de prendre ou de larguer une ancre ou amarre quelconque pour faciliter les mouvements des autres navires.

4.5 En cas de nécessité, toutes les précautions prescrites par les agents chargés de la police du port doivent être prises et notamment les amarres doublées.

4.6 La durée du séjour des navires en escale est fixée par les agents chargés de la police du port en fonction des places disponibles. L'usage de passage est tenu de changer de poste si, pour des raisons de police ou d'exploitation, le déplacement lui est enjoint par les agents chargés de la police du port. Il est tenu de quitter le port, d'une part lorsque la sécurité n'est pas assurée (cyclone, raz de marée) et conditions météorologiques justifiant cette décision, d'autre part à la première injonction des agents chargés de la police du port, si faute de place disponible, ces derniers ont mis à sa disposition un poste déjà attribué mais temporairement disponible.

4.7 Tout navire séjournant dans le port doit être maintenu en bon état d'entretien de flottabilité et de sécurité, si les agents du port constatent qu'un navire est à l'état d'abandon ou dans un état tel qu'il risque de couler ou de causer des dommages aux autres navires ou aux ouvrages environnants, ils mettent en demeure le propriétaire de procéder à la remise en état ou à son évacuation hors des limites du port de plaisance. Si le nécessaire n'a pas été fait dans le délai imparti, il est procédé à la mise à sec du navire dans un endroit choisi par le concessionnaire exploitant le port de plaisance (cet endroit sera indiqué par lettre au propriétaire) aux frais et risques du propriétaire, sans préjudice de la contravention de grande voirie qui est dressée contre lui. Si le navire est gardé, la mise en demeure est adressée au gardien.

4.8 Les utilisateurs du port ne peuvent en aucun cas modifier les ouvrages portuaires mis à leur disposition. Ils sont tenus de signaler sans délai, aux agents chargés de la police, toute dégradation qu'ils constatent aux ouvrages mis à leur disposition, qu'elle soit de leur fait ou non. Ils sont responsables des avaries qu'ils occasionnent à ces ouvrages, les cas de force majeure exceptés. Des dégradations sont réparées aux frais des personnes qui les ont occasionnées, sans préjudice des suites données à la contravention de grande voirie adressée à leur encontre.

4.9 L'exploitant du port et les agents chargés de la police ne peuvent être tenus responsables des vols, accidents, avaries subis par les bateaux amarrés ou stationnant dans le port du fait du mauvais temps, du contact avec un autre bateau ou de l'action du non. Ils ne peuvent être, de même, tenus responsables des dégâts consécutifs à des cas de force majeure.

4.10 Tout titulaire de poste d'amarrage doit effectuer auprès du bureau du port de plaisance une déclaration d'absence, toutes les fois qu'il est amené à libérer son emplacement pour une période de

2

Commune du Marin  
Port de Plaisance – Bassin Tortue

temps supérieure à 3 jours. Cette déclaration précise la date prévue pour le retour. Faute d'avoir été saisi de cette déclaration, le capitaine du port considérera, au bout du quatrième jour d'absence, que le poste est libéré jusqu'à nouvel ordre et pourra en disposer.

4.11 Dans le cas de vente ou de location d'un navire disposant d'un poste dans le port, le vendeur ou le loueur doit en faire la déclaration au bureau de la capitainerie dès la réalisation de la vente ou de la location. En cas de vente d'un navire, le poste concerné ne peut en aucun cas faire l'objet d'un transfert de jouissance de la part du titulaire au profit du nouveau propriétaire, sans accord formel de l'exploitant du port qui peut être éventuellement amené à affecter au navire objet de la transaction, un autre poste.

4.12 Il est formellement interdit de mouiller ou d'amarrer les bateaux en « file indienne » ou encore « à couple ». Seule l'annexe Y est autorisée dans la mesure où elle ne crée aucune gêne aux voisins et à la circulation des navires dans l'enceinte du port.

#### 5. DEPLACEMENT DES NAVIRES

5.1 Tout bateau placé de façon non conforme aux instructions reçues et comme indiqué ci-dessus, sera invité par le capitaine du port à se déplacer. En cas d'absence du propriétaire, le bateau pourra être déplacé d'office aux frais exclusifs du propriétaire et sans que la responsabilité de ce dernier ne soit en rien dérogée.

5.2 Les agents chargés de la police du port doivent pouvoir à tout moment requérir le propriétaire du navire ou l'équipage.

5.3 D'une manière générale, le propriétaire doit veiller à ce que son navire à toute époque et en toute circonstance ne gêne l'exploitation du port.

5.4 Sauf nécessité, tout déplacement ou manœuvre effectués à la demande des autorités portuaires fera l'objet d'un préavis de 24 heures notifié à l'adresse du propriétaire et apposé en même temps sur le navire. Si le propriétaire fait gardiennier son navire, le gardien est requis en lieu et place du propriétaire, le gardien est prévenu dans les mêmes conditions que le propriétaire.

#### 6. CIRCULATION DANS LE PORT DU MARIN

6.1 Toutes les évolutions dans le port doivent être effectuées dans le port à une vitesse maximale de deux nœuds sans provoquer de remous et en respectant les règles de prudence.

6.2 Il est interdit de pratiquer la pêche sous marine dans le plan d'eau du port et dans les passes navigables.

#### 7. FOURNITURE D'EAU ET D'ELECTRICITE

7.1 Des bornes équipées de prises de courant et de robinets d'eau douce sont installées sur les quais et les appointements flottants. Les bateaux amarrés à quai peuvent s'y fournir en eau douce et en électricité. Cette dernière ne doit être utilisée qu'à l'éclairage et à la charge de batteries à l'exclusion de tout autre appareil.

7.2 Les bateaux en escale ainsi que les navires amarrés aux corps morts du port ne peuvent se fournir en eau et en électricité qu'à la station à carburant réservée à cet effet. La borne desservant ces emplacements dispose de compresseurs permettant de facturer la fourniture d'eau et d'électricité.

7.3 Heures de fermeture des compresseurs d'eau de 18H à 8H

7.4 Il est interdit aux propriétaires de navires à quai de fournir de l'eau douce ou de l'électricité à un autre navire sous peine d'exclusion du port de plaisance.

3

Commune du Marin  
Port de Plaisance – Bassin Tortue

7.5 Tout équipement utilisé sur le quai ou les appointements par le propriétaire d'un navire doit être d'un modèle approprié. Les prolongateurs faits par le propriétaire vers les prises de courant doivent être isolés. Le raccordement des tuyaux d'eau aux robinets et les tuyaux eux-mêmes doivent être étanches. L'utilisation des appareils et installations qui s'avèrent à l'usage défectueux pourra être interdites par les agents du port.

#### 8. CIRCULATION SUR LES QUAIS

La circulation des voitures y est interdite. Exceptionnellement, les véhicules de secours peuvent y accéder mais ils doivent emprunter les accès les plus proches de leur destination et limiter leur roulement et stationnement au minimum. Les amovibles ne doivent y séjourner que le temps de leur mise à l'eau, l'utilisation des quais et des terre-pleins pour entreposer du matériel ou des accessoires est interdite.

#### 9. DISPOSITIONS PARTICULIERES

9.1 Il est défendu d'allumer du feu sur les quais, les appointements et terre-pleins du port et d'y avoir des lanternes à feu nu.

9.2 Les navires ne doivent détenir à leur bord aucune matière dangereuse ou explosive autre que les artifices ou engins réglementaires et les carburants ou combustibles nécessaires à leur usage.

9.3 En cas d'incendie à bord d'un navire, le propriétaire ou l'équipage doit immédiatement avvertir les agents chargés de la police du port et les sapeurs pompiers de la ville du Marin (0596 74 94 67). Les agents peuvent requérir l'aide de l'équipage des autres navires.

9.4 Seules les petites réparations sur les navires sont autorisées. Il est interdit d'effectuer sur les navires des travaux susceptibles de provoquer des nuisances dans le voisinage. En particulier, les essais de moteurs et les groupes électrogènes, lesquels constituent des nuisances insupportables, seront rigoureusement interdits sauf autorisation écrite des agents du port.

9.5 Il est défendu :

- De jeter de la terre, des débris, des ordures, des liquides insalubres, du détergent ou toutes autres matières polluantes sur les ouvrages du port (appointements, terre-pleins et quais). Ceci s'applique également aux eaux du port et les passes navigables. Tout contrevenant sera passible d'amende et les frais engagés pour le nettoyage du site lui seront facturés.
- De stocker du matériel abandonné sur les appointements ou quais et d'y faire aucun dépôt, même provisoire. Les ordures ménagères doivent être déposées dans les récipients et les huiles de vidange déversées dans les cuves disposées à cet effet sur les terre-pleins.
- De se baigner dans l'enceinte du port ainsi que dans les passes navigables.
- De faire des travaux d'entretien ou de réparation sur les quais ou appointements flottants.
- De procéder au dégarage dans l'enceinte du port ainsi que dans les passes navigables.

9.6 La douche et la lessive sont interdites sur les quais et les appointements. Un abri sanitaire étant prévu à cet effet, il est recommandé aux plaisanciers d'utiliser les toilettes à terre de manière à éviter la pollution du plan d'eau.

4

Commune du Marin  
Port de Plaisance – Bassin Tortue

#### 10. SEJOUR A BORD

10.1 Il est strictement interdit de monter à bord des bateaux voisins en l'absence des propriétaires sauf autorisation de ceux-ci signifiée à la capitainerie. Si le propriétaire d'un bateau désire faire retirer du matériel de celui-ci par une tierce personne, il est prié de le signaler auparavant à la capitainerie.

10.2 Les radios, électrophones doivent être utilisés à une puissance qui ne puisse déranger les autres plaisanciers.

10.3 Le désordre ou la mauvaise conduite d'un propriétaire ou de ses amis, ou d'un membre de l'équipage d'un navire amarré ou parqué dans le port qui puisse blesser quelqu'un ou nuire à la réputation du Port de Plaisance du Marin sera une cause de rupture du contrat d'emplacement.

10.4 Les enfants en dessous de 12 ans ne sont pas admis sur les quais, appointements et terre-pleins sans la présence de leurs parents.

#### 11. ANIMALS

Les animaux sont les bienvenus à condition qu'ils soient en laisse et dressés à faire leurs besoins hors des pontons. Les propriétaires sont priés d'y veiller de même qu'à éviter qu'ils fouillent les boîtes à ordures. Au cas où la grosseur et le caractère des animaux domestiques troubleraient le paix ou causent quelque dommage à l'intérieur du port, ils doivent être enlevés par leurs propriétaires.

#### 12. DIVERS

12.1 Si un navire a coulé dans le port ou dans une passe navigable, le propriétaire est tenu de le faire enlever ou dépecer dans les plus brefs délais. Le propriétaire devra prendre toutes les dispositions nécessaires vis-à-vis des administrations compétentes (Affaires Maritimes). Si le navire est gardé, l'obligation incombe au gardien en l'absence du propriétaire.

12.2 L'occupation à titre privé de terre-pleins, non amodiés par voie de contrat, est interdite sauf autorisation écrite du personnel chargé de la police du port qui définit les conditions de cette occupation.

12.3 Pour tout plaisancier bénéficiant d'un contrat d'emplacement au Port de Plaisance du Marin, la capitainerie du port tient à disposition un centre de messages consultable en fonction des horaires.

#### 13. DISPOSITIONS GENERALES

13.1 Les contraventions au présent règlement et tous les autres délits ou contraventions concernant la police du port de plaisance sont constatés par un procès verbal dressé par les officiers ou surveillants du port, les commissaires de police et autres agents ayant qualité pour verbaliser.

13.2 Chaque procès verbal est transmis, suivant la nature du délit ou de la contravention constatée au fonctionnaire chargé de poursuivre la répression de l'infraction.

13.3 En cas d'infraction aux prescriptions du présent règlement, l'officier ou le surveillant du port dresse un procès verbal et prend immédiatement toutes mesures nécessaires pour faire cesser l'infraction. Il a pouvoir pour faire enlever d'office et mettre en fourrière, après mise en demeure, les navires en contravention aux frais, risques et périls des propriétaires.

Commune du Marin  
Port de Plaisance – Bassin Tortue

Fait au Marin, le 29 mai 1991

L'autorité concédante,

VILLE DU MARIN  
S.A.E.P.  
Rue Osman Diquesnay  
97290 LE MARIN

Le Concessionnaire,  
S.A.E.P.  
Boulevard Allègre  
97290 LE MARIN





**Siège social :**

22 boulevard Maréchal Foch - BP58 - F-34140 Mèze

Tél. : +33(0)4 67 18 46 20 - Fax : +33(0)4 67 18 65 38 - [www.biotope.fr](http://www.biotope.fr)