



Monaco Marine France

Port de plaisance
06310 Beaulieu-Sur-Mer

DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS – ANNEXES

Mars 2025 – Indice B



REAGENCEMENT DES QUAIS ET DARSES DU CHANTIER NAVAL DE MONACO MARINE DANS LE PORT DE BEAULIEU-SUR-MER,

Maîtrise d'œuvre	
Bureau d'études ICTP 254 Corniche Fahnestock 06700 ST-LAURENT DU VAR	
N° 25/22 – Cas/Cas Annexes – Ind. B	

**Annexe 1 – CERFA n°14734 intitulé « Informations nominatives
relatives au maître d’ouvrage ou pétitionnaire »**

Annexe 3 – Localisation du projet portuaire



Figure 1 : Localisation de la commune du port de Beaulieu-sur-Mer (Géoportail)



Figure 2 : Localisation du chantier naval - Délimitation de l'AOT (google Earth/ Monaco Marine 2021)

Annexe 4– Photographies datées de la zone d’implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l’une devant permettre de situer le projet dans l’environnement proche et l’autre de le situer dans le paysage lointain

Photo 1 : Vue du chantier naval vers la plateforme flottante et la Darse (ICTP 2021)



Photo 2 : Plateforme flottante (ICTP 2021)

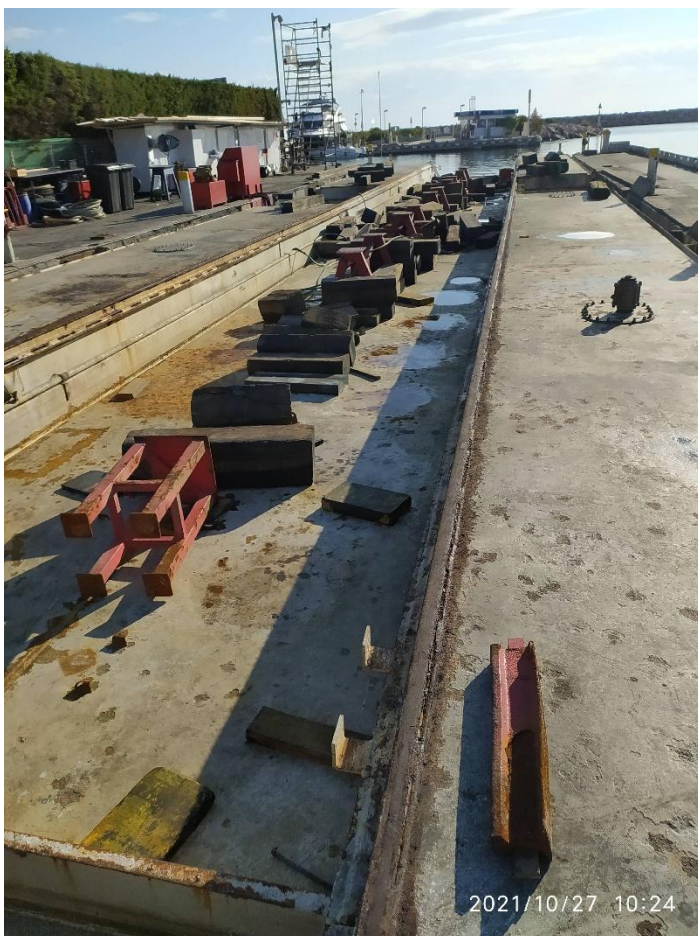


Photo 3 : Vue de la plateforme flottante vers le chantier naval (ICTP 2021)

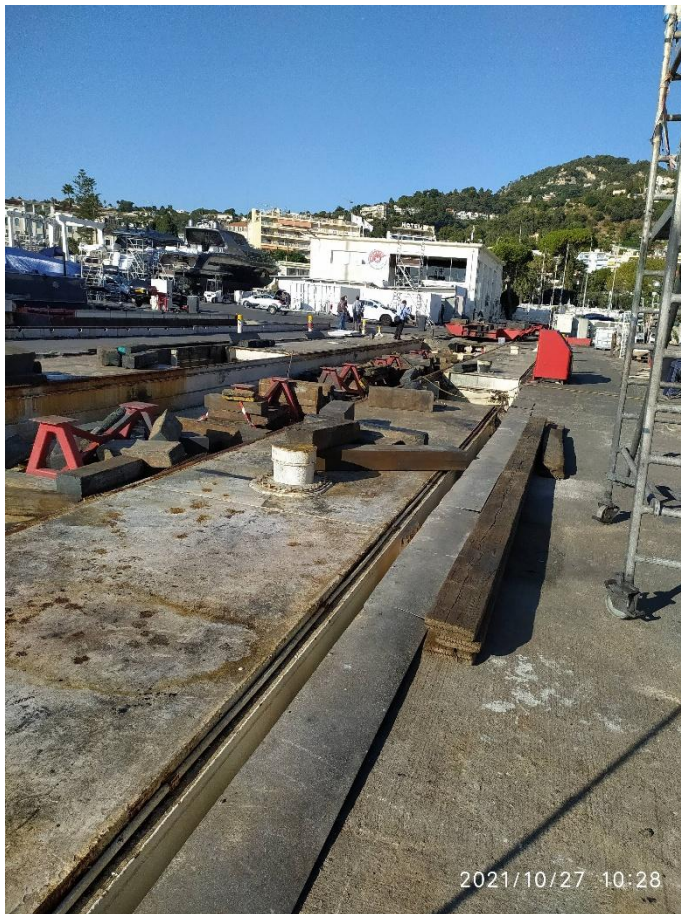


Photo 4 : vue de Darse Sud vers le large (ICTP 2021)



Localisation des prises de vue (Google Earth)



Annexe 5 – Plan projet

Monaco Marine

Maître d'Ouvrage :



Monaco Marine France
Chantier naval de Beaulieu-sur-Mer
Port de plaisance
06250 Beaulieu-sur-Mer

Maître d'oeuvre :



Mission :

Maitrise d'œuvre pour la requalification du chantier naval de Monaco Marine a Beaulieu sur mer

Reconstruction du bras Sud de la
darse de levage
Carnet de plans

Phase :

PRO

Numéro du PLAN :

CP002

Echelle :

divers

Indice :

B

Indice

Modifications apportées

A

Première émission

B

Insertion existant

Date

11 mars 2025

17 mars 2025

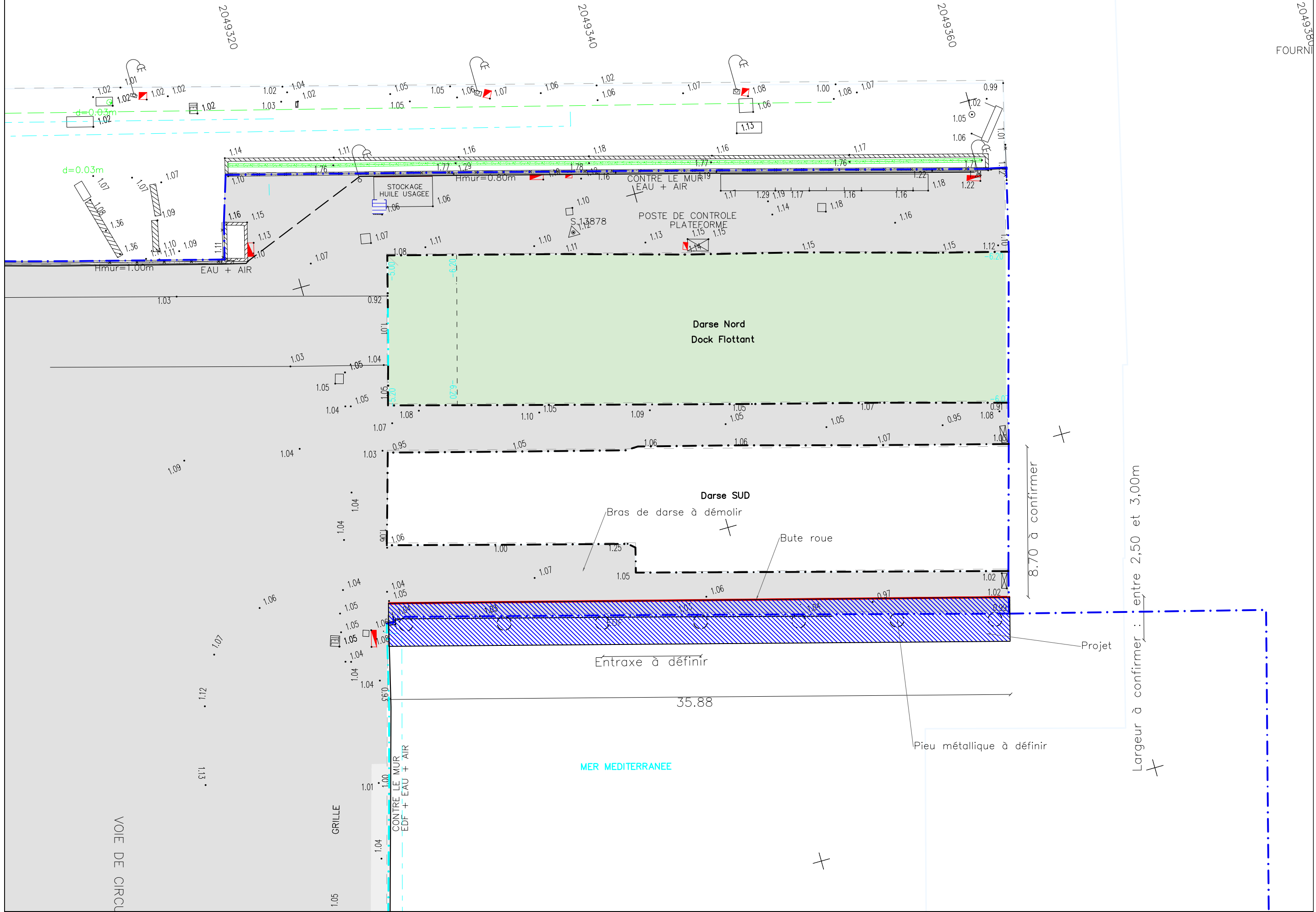
Numéro d'Affaire :

2152

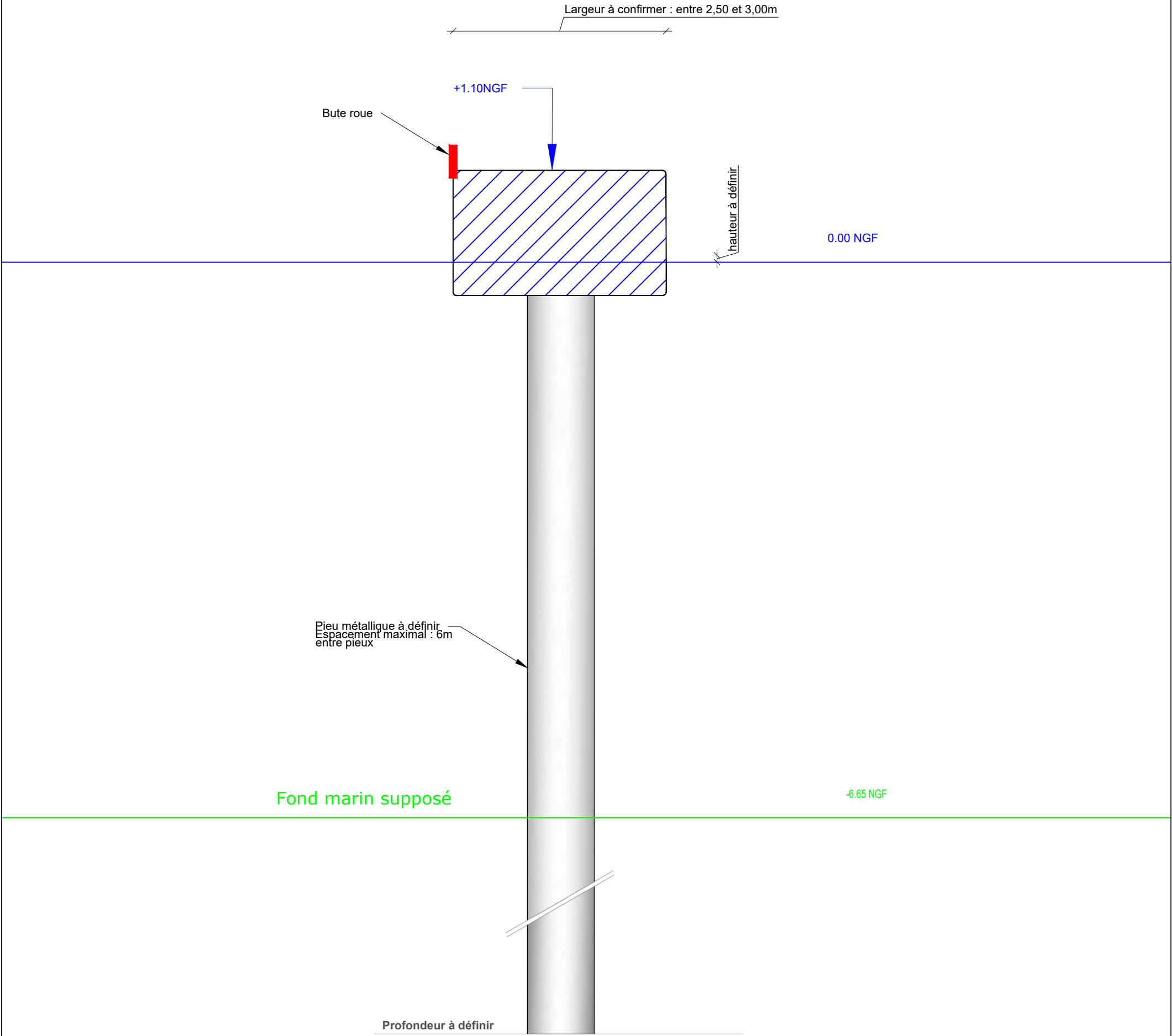
Référence du PLAN :

PROCP002B

Vue en plan projet
éch. : 1/200°

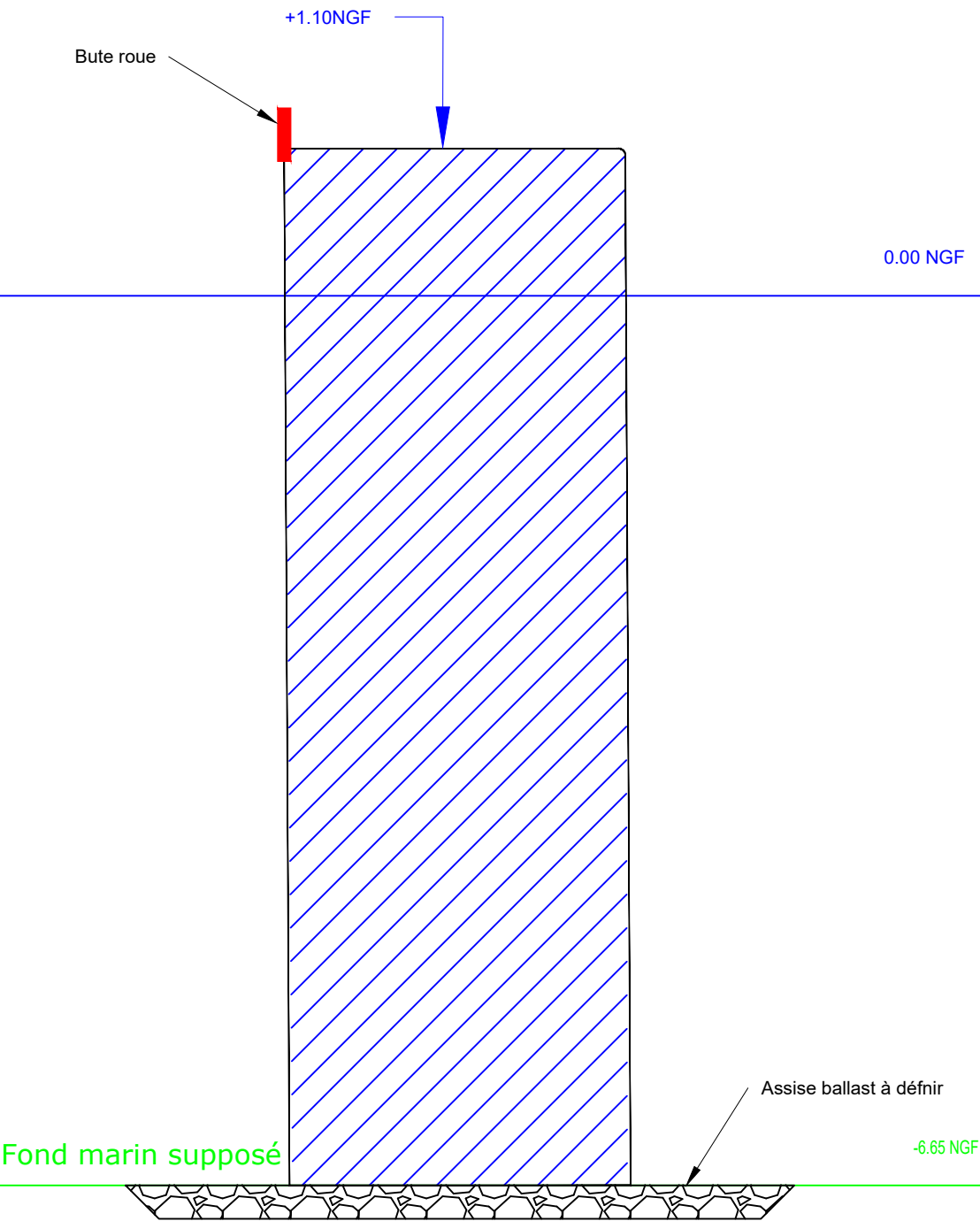


Coupe transversale
du bras de darse
Solution pieux
éch. : 1/50°



Coupe transversale
du bras de darse
Solution quai plein
éch. : 1/50°

Largeur à confirmer : entre 2,50 et 3,00m



Annexe 7 – Cartes permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 et aux autres protections réglementaires



Figure 3. Localisation du chantier naval par rapport aux espaces protégés (Géoportail)



Figure 4 : Localisation du projet par rapport aux sites inscrits et sites classés (Atlas des patrimoines)

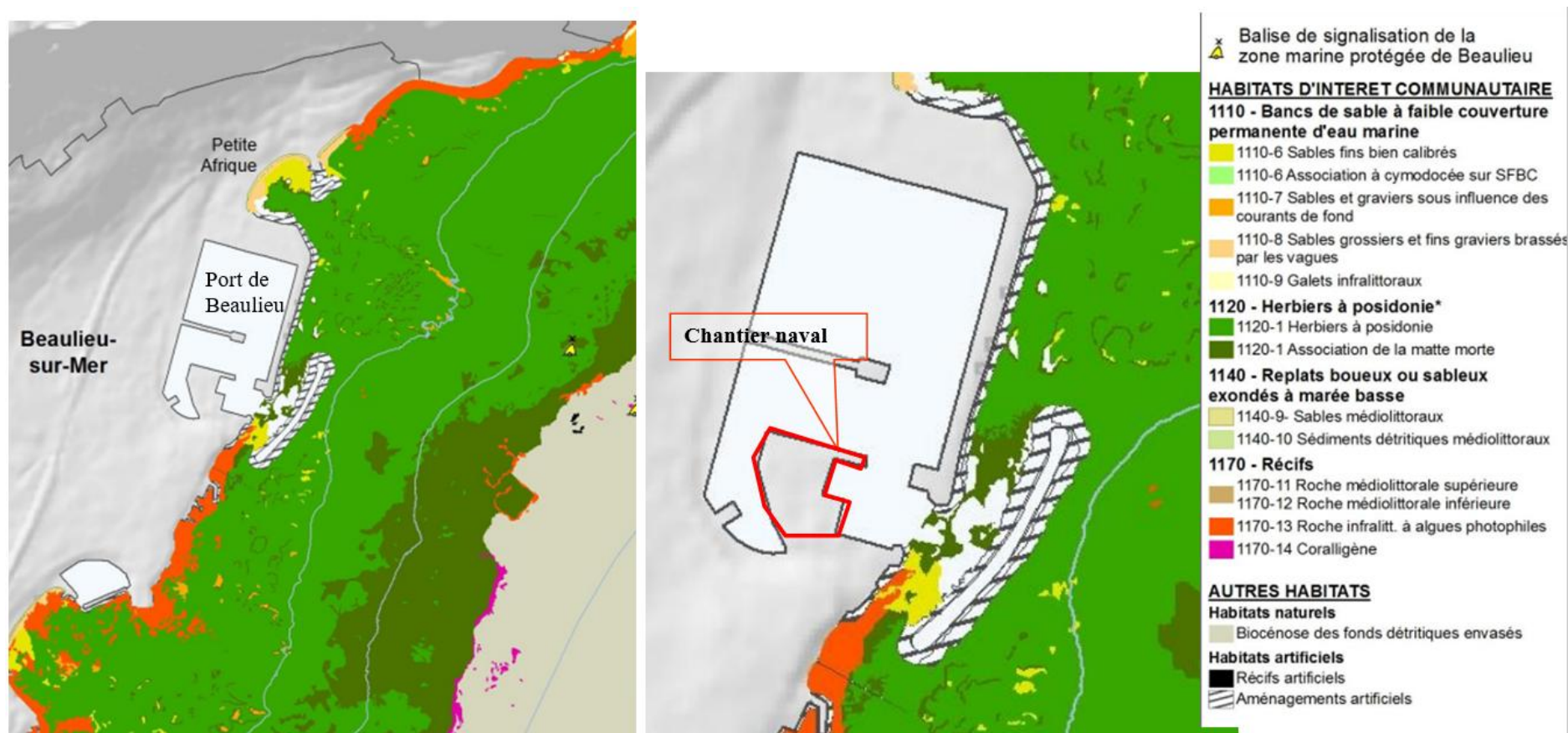


Figure 6 : Carte des biocénoses au droit du port de Beaulieu – Métropole Nice côte d'azur 2014

Annexe 8 – Mesures de protection pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l’environnement ou la santé humaine

1. MESURE EN PHASE TRAVAUX

Afin de réduire les effets des travaux projetés sur les milieux naturel, économique et social, et à partir des spécificités de la zone d'intervention, les mesures d'évitement et de réduction, présentées aux paragraphes suivants, seront adoptées.

En réduisant les effets négatifs du projet sur l'environnement naturel présent, à proximité des zones d'intervention, ces mesures assureront la protection des sites sensibles présents aux alentours.

Les effets décrits aux paragraphes suivants concernent le projet de réagencement des quais et darses du chantier naval de Monaco Marine dans le port de Beaulieu-sur-Mer. Les mesures présentées sont des réponses à ces différents effets, qui ont été intégrés dans la détermination de la méthodologie de réalisation des travaux (mesures d'évitement) ou qui seront à prendre lors des travaux (mesures de réduction).

Les entreprises de travaux seront soumises au respect de contraintes préconisées dans leur Cahier des Charges pour mener « un chantier respectueux de l'environnement ».

1.1. Pour limiter les effets sur l'environnement naturel

1.1.1. Garantir une bonne qualité de l'air

Emission de poussières

Les transports notamment de fournitures vont se faire par voies routières.

Les passages sur le revêtement routier n'entraînent pas de mise en suspension de poussière ou de sable, dans l'atmosphère, lors du transfert de matériaux eux-mêmes non productifs de poussières (ces derniers devront être dépourvus de toute inclusion résiduelle).

Il n'est donc pas nécessaire de prévoir un système pour traiter ces très faibles émissions atmosphériques.

Gaz d'échappement

La circulation et l'utilisation des engins de transport se traduisent par une émission de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone et oxydes d'azote, composés organiques volatils, métaux lourds et autres polluants contenus dans les gaz d'échappement.

Or, quelle que soit la quantité de véhicules susceptibles de traverser les communes et les ports, en ce qui concerne l'oxyde d'azote, les taux devront être compatibles avec les normes d'émissions actuelles des engins de chantier.

En ce qui concerne l'émission des polluant dans l'air, la motorisation la plus utilisée et la mieux adaptée pour les engins de chantier reste le moteur Diesel. Un de ses points faibles provient des importantes émissions de polluants et évidemment des particules qu'il dégage.

La circulation et l'utilisation se traduisent par une émission :

- D'oxyde d'azote (NOx) et de dioxyde d'azote (NO2) émis à 50% par les engins à moteur thermique, le seul réglementé,
- De monoxyde de carbone (CO) : il provient de la combustion incomplète des produits carbonés dans les moteurs des véhicules thermiques. Dès que l'on s'éloigne de la source, il se dilue et se transforme en dioxyde de carbone. La pollution par monoxyde de carbone est donc un phénomène très localisé autour de la source émettrice,
- D'hydrocarbure totaux non méthaniques (HCNM et COVNM) : en milieu urbain, l'automobile est la principale source de ces substances. Dans l'air, l'essentiel se trouve

absorbé sur des particules en suspension de toutes tailles (notamment celles issues des moteurs Diesel). Ces substances ne sont pas réglementées actuellement.

Les valeurs limites d'émission des moteurs Diesel ont été progressivement abaissées depuis le début des années 90 pour réduire la pollution atmosphérique et en particulier celle aux oxydes d'azote. Après la norme Euro 1 en 1993, c'est aujourd'hui la norme Euro 6 qui est en vigueur.

En conclusion, en ce qui concerne l'oxyde d'azote, les émissions devront être compatibles avec les normes actuelles des engins de chantier.

1.1.2. Garantir la bonne qualité des eaux

S'assurer de l'absence de nuage turbide ou limiter sa dispersion

La turbidité de l'eau vient de la présence de diverses matières en suspension telles que les argiles, les limons, la division de la matière organique et minérale en fines particules. Le plus important n'est pas la valeur de la turbidité mais son évolution. En effet, c'est une forte différence de turbidité qui engendrera des problèmes au sein d'un milieu biologique.

L'augmentation de la turbidité peut, par exemple, provoquer soit l'érosion des herbiers de Posidonies, soit leur étouffement parce qu'ils sont recouverts par ces particules en suspension. A cause de la turbidité, la quantité de lumière qui traverse la couche d'eau est plus réduite. Il en résulte une perturbation de la photosynthèse. Ce qui entraîne une régression des herbiers qui sont étouffés, et donc une moins bonne oxygénation du milieu.

Il faudra, ainsi, prendre en compte l'éventuelle production de poussière émanant des matériaux. Mais également le risque de perte de laitance de béton. En effet, ces laitances comportent des éléments nuisibles à l'environnement marin (chaux, métaux lourds...).

Afin de réduire l'impact de la turbidité sur les plans d'eau, des mesures d'évitement et de réduction seront prises lors du chantier.

Différentes étapes des travaux seront plus ou moins susceptibles d'engendrer une augmentation de la turbidité, notamment lors du sciage, de la démolition et l'évacuation de la darse mais aussi lors du remblai de la zone Nord et de l'évacuation des matériaux.

Pour éviter que ces nuages turbides (de fines, de poussières ou de laitance béton) ne se dispersent en dehors de la zone d'intervention, les mesures de réduction, développées ci-après, seront mises en place lors des travaux.

Laver les éléments des éventuelles poussières et fines

Pour limiter les risques de dispersion de fines lors des travaux, toutes les fournitures, les engins et les outils de chantier seront lavés.

Travailler « proprement »

Il sera demandé de s'assurer que les macrodéchets soient enlevés régulièrement afin d'éviter qu'ils ne souillent le milieu naturel. Leur stockage temporaire se fera dans la zone de chantier sur un sol étanche.

Mettre en place un filet anti-MES

Compte tenu des travaux cités supra qui engendreront la mise en suspension de fine, la pose d'un filet anti-MES est prévue.

Ce dispositif permettra de travailler en zone confinée et évitera ainsi tout risque de dispersion de substance nuisibles dans le plan d'eau.

Durant la phase travaux et selon le matériel à disposition de l'entreprise, le filet sera positionné autour de la zone travaux, c'est à dire autour de la darse. Le filet sera retiré/ déplacé après une période de décantation, quand les résultats de turbidité le permettent.

De plus, avant tout déplacement et ainsi rupture de la zone confinée, le filet sera maintenu en place pour une période suffisante pour permettre la dépose des fines sur le sol (sans activité dans la zone confinée et en période calme).

Compte tenu de ces précautions, il n'y aura pas, *a priori*, de panache turbide à craindre. Ainsi, il n'y a pas de risque de perturbation du milieu marin.



Figure 1 : Schéma du positionnement théorique du filet anti-MES durant la phase travaux (GoogleEarth).

La position du filet ne devra pas gêner la navigation dans le port de Beaulieu.

Afin de s'assurer de la conservation du confinement, des systèmes d'ancrage adaptés devront être mis en place.

Concernant l'écran antipollution (cf. schéma ci-après) nous conseillons, en fonction de notre expérience, d'adopter la structure suivante :

- Un treillis soudé ancré sur chaîne en pied et tenu par des flotteurs,
- Une double membrane en géotextile stoppant la progression des matériaux fins en suspension et fixée sur le treillis,
- Une membrane imperméable située en surface recouvrant la nappe de géotextile et permettant ainsi d'éviter la pénétration des macrodéchets et d'éventuelles nappes d'hydrocarbures dans la zone à protéger.

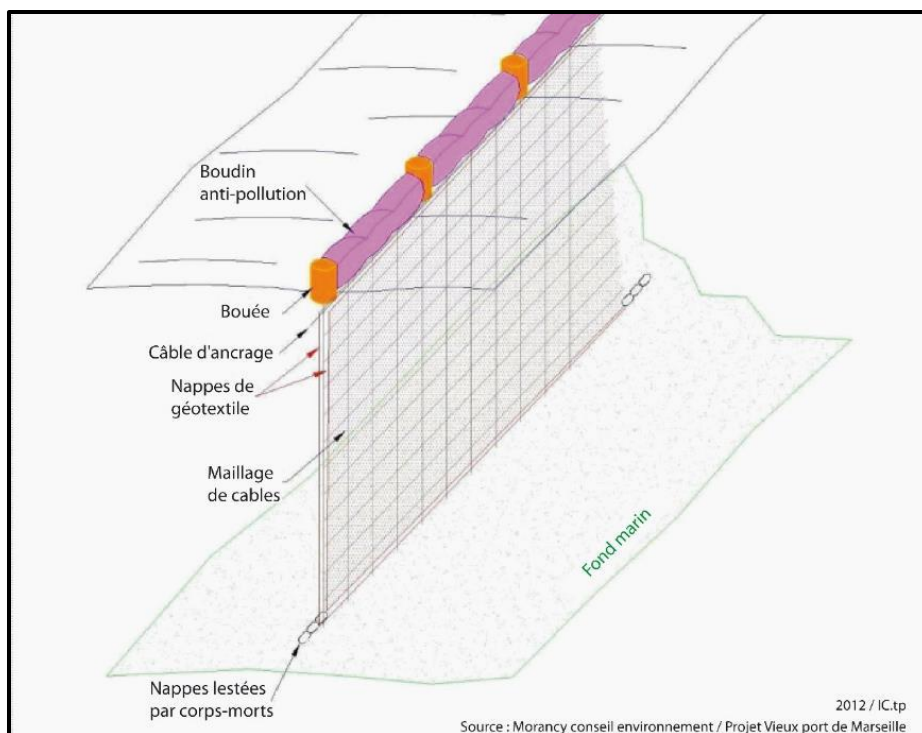


Figure 2. Schéma de principe d'un écran anti-pollution (ICTP/2012)

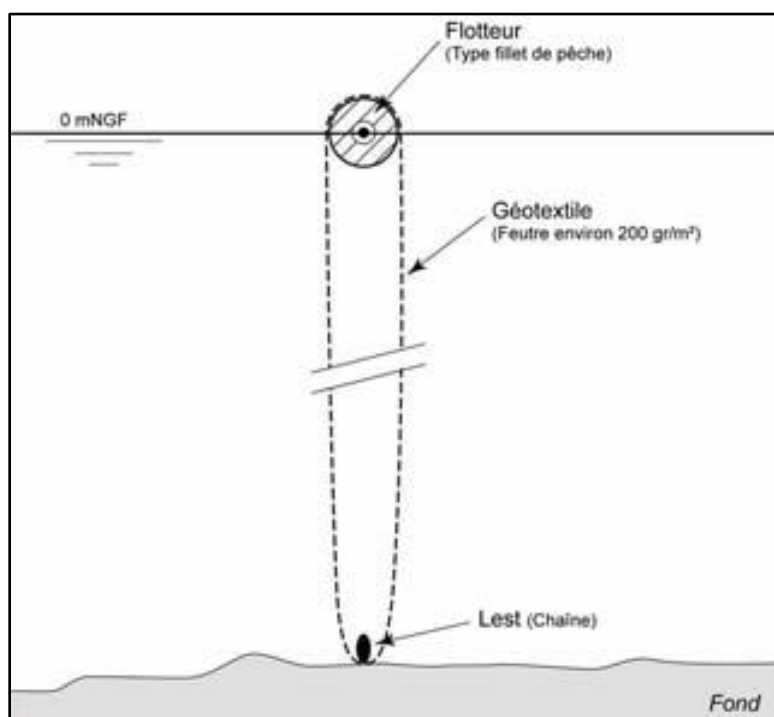


Figure 3. Schéma de principe d'un barrage anti-MES

L'ensemble des mesures citées supra, et notamment la mise en place de filets MES, permettront d'éviter la dispersion d'un éventuel nuage turbide et ainsi la perturbation de la qualité des eaux et des espèces protégées.

Pour s'assurer du confinement des zones de travaux, le positionnement du filet ainsi que ses ancrages seront contrôlés régulièrement

En parallèle de la pose de ce filet et pour s'assurer du maintien du confinement, un suivi de la turbidité sera assuré suivant le protocole décrit ci-dessous.

Mise en place d'un suivi de la turbidité

- Avant le démarrage des travaux
 - Il sera effectué un constat visuel du plan d'eau, reporté sur registre avec photographie
 - A chaque mise en place de l'écran (filet), autour d'une zone de travaux, une valeur témoin devra être prise, dans une zone d'un mètre, au-delà de l'écran. Cette valeur servira de référence « au filet » (RF0)
- Pendant les travaux
 - Tous les jours un contrôle visuel du plan d'eau devant l'ouvrage
 - Tous les jours, au moment de la réalisation des travaux susceptibles d'engendrer une augmentation de la turbidité et à une profondeur similaire, une mesure « filet » devra être prise (RLn, RLn+7, ...)

Le suivi sera réalisé quotidiennement pendant toute la période de travaux (le matin avant le début des opérations, en milieu de matinée et l'après-midi). Des mesures seront réalisées sur une station qui sera positionnée à proximité des travaux qui seront en cours de réalisation. Une station de référence (REF) sera située dans le port en dehors de la zone travaux. Le point de suivi (P1) sera positionné par l'entreprise qui réalisera les travaux (et validé ensuite par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre). Les mesures de la turbidité seront effectuées par néphélométrie à l'aide d'un turbidimètre de laboratoire, exprimée en UTN (Unité de Turbidité Néphélométrique). L'étalonnage se fait à l'aide de témoins solides.

La valeur de référence sera déterminée le matin, avant les travaux et permettra le calcul des seuils d'alerte et d'arrêt. Les seuils d'alerte et d'arrêt correspondent respectivement à 1.2 et 1.3 fois la valeur de référence.

En cas de dépassement du seuil d'alerte, les travaux sont arrêtés. Ils reprendront une fois que la turbidité sera acceptable (inférieure au niveau d'alerte).

Dans le cas où la turbidité serait généralisée et ne semble pas provenir du chantier, des causes externes seront recherchées, par exemple celle liées à la météorologie (agitation, pluies, ...). Si l'incidence des travaux est exclue le chantier peut se poursuivre.

En complément des mesures de turbidité, une surveillance du plan d'eau sera effectuée par les personnes en charge des travaux ainsi que le maître d'œuvre, en vue de détecter toute dispersion de panache turbide. En vue de dispersion d'un panache, les travaux seront suspendus et des mesures seront réalisées comme indiqués ci-dessus.



Figure 4 : Exemple de plan d'échantillonnage de principe du suivi de la turbidité (GoogleEarth)

1.1.3. S'assurer de l'absence de dispersion de produit toxiques

1.1.3.1. Impacts possibles

Le principal risque est la libération accidentelle de produits toxiques (huiles de vidange, gazole, produits d'entretien...). Ces produits peuvent nuire à la vie biologique et sont difficilement biodégradés.

En effet, la perte d'hydrocarbures, susceptible d'être entraînés par les eaux pluviales ou de ruissèlement, modifie la composition du spectre et l'intensité lumineuse dans la colonne d'eau. Cette modification, due à une plus grande réflexion des rayons lumineux et à des phénomènes de réfraction, peut perturber les organismes photosynthétiques.

Toutefois, il existe un seuil de tolérance à des modifications de l'absorption de la lumière par la colonne d'eau. La persistance de cette modification peut facilement dépasser quelques jours sans induire de mortalité significative.

Des études ont montré que la présence d'un fil d'hydrocarbures d'une épaisseur de 0,1 à 0,7 mm durant quatre à cinq heures n'avait aucun impact sur l'environnement (Loya Y., Rinkevich B. *Abortion Effect in Corals Induced by Oil Pollution*, 1979). Ce film doit donc être continu sur la surface de l'eau, avoir une épaisseur suffisamment importante et subsister suffisamment longtemps pour avoir un réel impact.

Afin d'éviter tout risque de contamination, des mesures de réduction seront prises lors du chantier.

1.1.3.2. Mesures de réduction

Pour la zone de chantier, afin d'éviter toute contamination du plan d'eau par les hydrocarbures ou autres produits d'entretien polluants, il conviendra de prendre plusieurs mesures :

- Maintenir en bon état de fonctionnement et entretenir régulièrement les engins. Ils devront concorder avec les normes en vigueur. Les engins de travail seront contrôlés régulièrement pour éviter toute fuite d'huile ou d'hydrocarbure.
- L'entretien des engins et des véhicules sera réalisé en dehors de la zone de travaux dans un garage spécialisé ou sur une zone étanche aménagée à cet effet.
- L'entreprise devra fournir les contrôles effectués par les organismes agréés avant le commencement des travaux du chantier.
- Tout rejet d'hydrocarbure ou de produit synthétique, de matériau ou de liquide dans le milieu est interdit.
- Manipuler les produits polluants sur des bacs de récupération étanches.
- Disposer de produits absorbants terrestres et maritimes sur le chantier afin de pallier une éventuelle fuite de polluants, ainsi que d'un barrage de confinement.

En cas de pollution accidentelle, les produits absorbants et autres matériels de récupération et de traitement des eaux, appartenant à l'entreprise des travaux, devront être tenus à la disposition du personnel. Les eaux de ruissellement recueillies seront récupérées et évacuées du chantier vers un centre de traitement agréé.

Ces mesures devront permettre d'éviter tout impact préjudiciable sur l'environnement par les produits toxiques des engins utilisés sur le chantier.

1.1.3.3. Agir rapidement lors d'une pollution accidentelle

En cas de pollution accidentelle par hydrocarbures, gazole et produit toxique, l'intervention comporte plusieurs actions :

1° Prévenir

En cas de pollution accidentelle, le chantier est interrompu, l'alerte est donnée immédiatement au service en charge de la police des eaux littorales, au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Méditerranée (CROSSMED) – numéro d'urgence : 196 ou VHF16, au maire et à l'autorité portuaire.

2° Agir

- Confinement d'un polluant

Avant d'effectuer la récupération du polluant, il faut le confiner afin d'éviter son étalement et de faciliter la phase d'élimination.

Pour cela, un barrage léger anti-pollution est utilisé. Il sera couplé à un système d'ancrage, afin d'éviter toutes fuites au niveau de l'espace situé entre l'extrémité du barrage et la zone de fixation.

- **Récupération : trace ou faible quantité (moins d'un m²) d'un polluant fluide à moyenne visqueux**

Utilisation d'absorbants qui sont par la suite collectés puis éliminés par une filière spécialisée. Les objectifs des produits dits « absorbants » sont de :

- Faciliter et permettre la récupération des hydrocarbures
- Limiter l'extension, diminuer et enfin supprimer l'impact environnemental sur le milieu.

Il est possible d'utiliser soit des feuilles, soit des barrages absorbants. Il faut compter entre deux à quatre volumes d'absorbants pour un volume estimé d'hydrocarbure, en tenant compte également de sa viscosité.



Figure 5. Installation d'un barrage flottant / barrage absorbant (<http://www.flexitankchina.fr>) / (cedre.fr)

L'ensemble de ces systèmes sera présent sur les zones de travaux pour s'assurer d'une réaction rapide et efficace.

1.1.3.4. S'assurer de la gestion des déchets

Les travaux ne vont pas produire de déchets particuliers autres que ceux inhérents à tout chantier (principalement des déchets d'emballage en carton, bois, plastique). Le choix du site d'évacuation des déchets sera à la charge des entreprises. Le maître d'ouvrage de l'opération reste cependant responsable des déchets depuis leur production et jusqu'à leur site d'évacuation. Il veille à ce titre, à ce que les installations d'accueil disposent d'un arrêté d'exploitation à jour et conforme.

1.1.4. Mesures concernant la faune et la flore

1.1.4.1. Mesures concernant les biocénoses marines

1.1.4.1.1. Mesures d'évitement

La solution d'aménagement arrêtée est la solution qui permet de réaménager le chantier naval, tout en évitant au maximum les impacts sur les biocénoses présentes.

1.1.4.1.2. Mesures de réduction

Les mesures de suppression et d'atténuation des incidences sur le milieu naturel marin qui seront mises en œuvre durant chantier visent à :

- Préserver la qualité du milieu aquatique en évitant la dégradation de la qualité de l'eau et des sédiments (mise en place d'écran anti-MES autour des zones de chantier).

- Eviter la dispersion des ondes pouvant perturber la faune marine, notamment les mammifères marins, par la pose d'un double rideau à bulles, retenant les vibrations.
- Surveiller du plan d'eau, en cas de présence de mammifère marin ou de tortue marine à proximité du port, le chantier sera suspendu jusqu'au départ du ou des individus. Pour chaque journée de travaux le plan d'eau sera surveillé, environ 30 min avant le démarrage des travaux et en cas de présence de mammifère marin ou de tortue marine à proximité du port, le chantier sera suspendu jusqu'au départ du ou des individus
- Nettoyer les fonds des éventuels macrodéchets et remettre en état l'emprise du chantier à l'issue des travaux.

1.1.4.2. Mesures concernant l'avifaune

Les mesures de suppression et d'atténuation des incidences sur l'avifaune mises en œuvre durant le chantier visent à :

- Assurer une bonne conduite de chantier pour minimiser les perturbations physiques et sonores liées aux engins de chantier.
- Avoir une bonne gestion des eaux et des déchets pour réduire au maximum les pollutions physiques et chimiques liées aux travaux (stockage des déchets sur un sol étanche, etc.).

1.2. Mesures de réduction des impacts sur les activités maritimes et le voisinage

1.2.1. Période des travaux

Les travaux seront réalisés hors période estivale pour éviter les nuisances sur les riverains. Le phasage des travaux a été défini en prenant en compte l'organisation et l'exploitation au port qui varient tout au long de l'année.

Cela permet de limiter voire d'éviter les nuisances sur les plaisanciers mais également sur les professionnels et les usagers du port et de ses alentours.

1.2.2. Assurer la sécurité du chantier

Un chantier, toujours synonyme de danger, l'est d'autant plus lorsqu'il est présent en zone fréquentée. En effet, en période de travaux, des plaisanciers voire des riverains, pourraient être présents aux alentours de la zone de travaux et des zones de chantier.

Des mesures seront prises afin de sécuriser au maximum les zones de travaux maritimes et terrestres.

Ainsi, afin de sécuriser les zones de chantier, des mesures de réduction relatives à la sécurité des personnes seront prises en concertation entre le Maître d'Ouvrage, le Maître d'œuvre, les entreprises et le coordinateur de sécurité.

Ces mesures sont décrites ci-après.

Période de préparation des travaux

La rédaction des pièces écrites du D.C.E devra prendre en compte l'existence d'une période de préparation de travaux, d'une durée d'un mois, au cours de laquelle les entreprises devront présenter les documents suivants :

- Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (P.P.S.P.S),
- Plan Assurance Environnement (P.A.E),

- Itinéraires et horaires de transport,
- Phasage des travaux, ...

Qui devront prendre en compte les prescriptions du présent dossier.

Emplacement pour installation de chantier

Les installations de chantier seront soumises à l'agrément du maître d'œuvre.

L'entrepreneur devra déterminer les surfaces nécessaires dont il aura besoin pour ses installations de chantier et faire son affaire de la maîtrise de toutes les emprises nécessaires. Les surfaces mises à la disposition de l'entrepreneur, ainsi que toute surface utilisée pour les installations de chantier dont l'entrepreneur aura fait l'acquisition, devront être maintenues fermées par une clôture type « Vit-Clos® » ou similaire, dont les caractéristiques sont précisées ci-après :

- Hauteur totale grillagée de 2,00 mètres ;
- Grillage en acier galvanisé ;
- Potelets en tube rond d'acier galvanisé ou similaire, espacés tous les 2,00 mètres environ ;
- Plots de pose des grillages en béton lesté ou système similaire ;
- Système de verrouillage anti-intrusion.

Le plan détaillé de la clôture sera soumis à l'agrément du Maître d'œuvre avant mise en place sur le terrain.

Mesure à prendre en cas d'avis de tempête

L'entrepreneur devra prendre ses dispositions pour connaître à chaque instant les prévisions météorologiques et en particulier les avis de coups de vent et de mer.

Il passera avec Météo France ou un opérateur privé, un contrat qui devra permettre au chef de chantier de l'entreprise d'avoir quotidiennement les informations sur les éventuels coups de vent, coups de mer et les surcotes. Une copie de l'annonce devra être transmise simultanément au Maître d'œuvre. Les indications données par le service météorologique seront consignées dans la feuille de chantier journalière.

L'entrepreneur assurera sous sa responsabilité et aura à sa charge les protections auxquelles il devra procéder pour prévenir à l'effet des tempêtes, après avoir soumis à l'approbation du Maître d'œuvre les mesures qu'il envisage de prendre.

Des risques sont inhérents aux transports et aux opérations des engins de chantier qui devront travailler sur le projet.

Des barrières de sécurité devront entourer le chantier afin d'empêcher tout accident.

1.2.3. Assurer la sécurité des personnes

Sécuriser l'accès au chantier

Les zones de chantier, clairement identifiées (grillage, barrière ou plots), seront closes et interdites au public. Elles seront signalées par des panneaux à proximité des zones d'intervention.

De même ses accès aux piétons ou aux véhicules seront bien définis à l'aide d'une signalétique adaptée.

Pour une meilleure visibilité les engins de chantier circuleront en feu de croisement et les voitures de chantier seront équipées de gyrophares.

Assurer une bonne gestion du trafic routier

Afin de limiter la gêne des riverains et des plaisanciers mais aussi de s'assurer de leur sécurité, le trafic routier devra être limité, notamment en organisant le chantier pour :

- Limiter le nombre d'aller-retours des camions,

- Réaliser les travaux les plus demandeurs de transports hors période de forte fréquentation.

1.2.4. Assurer l'hygiène, la santé des riverains et des usagers

Limiter les risques sur la santé humaine

Les risques sanitaires liés à la baignade sur les plages à proximité ne seront pas augmentés par les travaux entrepris, pour les raisons suivantes :

- Les travaux seront réalisés dans des conditions météorologiques propices à la non-dispersion de MES.
- Des mesures spécifiques seront mises en place pour garantir la bonne qualité des eaux de baignade (notamment le confinement des zones d'intervention).

Limiter les nuisances sonores et les vibrations pour les riverains et les plaisanciers

Le contexte sonore du chantier sera lié en grande partie au travail des engins (circulation des camions, fonctionnement des engins de chantier...) et à la manipulation des matériaux.

Il est indéniable que l'ensemble des travaux effectués par les engins habituels utilisés dans ce type de travaux créera des nuisances sonores qui seront perceptibles sur un rayon d'environ 200 mètres, où sont localisées des habitations.

Aucun des engins prévus n'est susceptibles d'induire des bruits importants et non habituels pour un chantier en milieu urbain.

A noter que la période de chantier est étalée sur plusieurs années. Pour éviter que cette gêne ne soit trop importante, les mesures réductrices suivantes seront mises en place.

L'entreprise devra adopter des horaires de chantier compatibles avec les normes en vigueur et ainsi les niveaux sonores définis par :

- Le code de l'environnement,
- Le code du travail (articles R.232-8-1 et 232-8-5),
- Le décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage est venu modifier le code de la santé publique (articles R.1336-6 à 10),
- Le décret n°95-408 du 18 avril 1995 modifiant le code de la santé publique qui fixe l'émergence maximale en limite de propriété des riverains à :
 - + 5 dB(A) en période diurne (7h-22h),
 - + 3 dB(A) en période nocturne (22h à 7h)

Ainsi, les mesures suivantes seront prises :

- Informer les plaisanciers et riverains sur les phases les plus bruyantes du chantier : horaires, durée, ainsi que sur les dispositions prises pour diminuer les nuisances.
- Sensibiliser les intervenants du chantier à la nécessité d'adopter des comportements ou pratiques moins bruyants, en évitant notamment les chutes de matériels, les cris.
- Organiser le chantier de manière à limiter l'impact des engins bruyants et à ne pas positionner les accès ou voies de circulation du chantier au droit de zones occupées par des riverains.
- Etablir, s'il y a lieu, un plan de circulation du chantier réduisant leurs manœuvres en marche arrière.
- Préférer des engins électriques ou hydrauliques aux matériels pneumatiques et assurer un entretien régulier du matériel.
- Utiliser des matériels de puissance suffisante pour limiter le régime moteur et veiller à ne pas laisser fonctionner les engins inutilement.
- Adapter la dimension et la puissance de l'engin à la tâche à accomplir.
- Utiliser des moteurs aux normes.

Limiter les émissions lumineuses

Les lumières, nécessaires à la réalisation des travaux, devront être adaptées à la localisation du chantier, soit en zone urbaine et littorale. Ainsi même si ces sources lumineuses seront présentes parmi d'autres, elles ne devront pas gêner les riverains.

Réduire les perturbations visuelles

Lors des travaux, les nuisances visuelles seront uniquement liées à la présence des engins sur la zone de chantier et sur la zone de travaux. Ces désagréments seront limités ainsi que temporaires.

Afin de limiter les gênes des riverains et des usagers, par la présence du chantier, des aménagements devront être mis en place :

- La zone de travaux sera masquée, sur 2m, par une clôture brise-vue.
- Seuls seront visibles les engins et appareils dépassant une hauteur de 2m, en particulier les grues.
- Les nuisances visuelles seront limitées à la période de travaux.

2. MESURES DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

2.1. Effets et mesures après travaux

Le projet du réagencement des quais et darses du chantier naval de Monaco Marine sur le port de Beaulieu-sur-Mer, n'a pas pour objectif d'augmenter ses activités. Cela permettra l'accueil de navires de taille en adéquation avec les surfaces disponibles et les outils de levage, et répondant aux besoins du secteur.

La taille des bateaux les plus grands accueillis (250T) sera inférieure aux tailles actuelles (300T), mais le nombre de bateaux annuels pourra être supérieur, aussi les aires de surfaces carénées annuellement pourront être légèrement augmentées. Cette augmentation peut être supportée par les ouvrages de collecte et de traitement des eaux de ruissellement installés dernièrement..

1.1. Effets sur les herbiers de Posidonies

Le projet de réaménagement du chantier naval de Monaco Marine du port de Beaulieu-sur-Mer, ne modifie pas l'emprise actuel des ouvrages du chantier naval. Les paramètres de houle, courant, et transport des sédiments, restent équivalents avant et après la réalisation des travaux de réaménagement.

Les herbiers de Posidonies se trouvant dans la passe d'entrée du port, ne seront pas impactés par le projet.

**Annexe 9 –Courrier accusé réception - porter à connaissance -
Travaux de rénovation du chantier naval - port de plaisance -
Commune de Beaulieu-sur-Mer. 23 juin 2022**



**PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES**

Liberté
Égalité
Fraternité

n° 222/394

CRAR 2015217A19225

Réf : RD ICPE du 13 août 2007

Réf : RD ICPE A-2-Q2MKWYN15 du 28 février 2022

**Direction Départementale
des Territoires et de la Mer
Service Maritime**

Nice, le **23 JUIN 2022**

Le directeur départemental
des territoires et de la mer
à

Monaco Marine France
Port de plaisance
06310 Beaulieu-sur-Mer

Objet : Courrier accusé de réception - porter à connaissance - Travaux de rénovation du chantier naval - port de plaisance - commune de Beaulieu-sur-Mer

Dans le cadre du récépissé de déclaration du 28 février 2022 relatif à la modification d'une installation classée relevant du régime de déclaration ICPE (récépissé du 13 août 2007), ainsi que du régime déclaratif loi sur l'eau auquel sont soumis les travaux de modifications de l'installation, vous nous avez transmis, par courrier recommandé avec accusé de réception, reçu le 14 mars 2022, au service maritime de la Direction départementale des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes, un porter à connaissance loi sur l'eau (IOTA) pour le projet de rénovation du chantier naval, situé dans le port de plaisance de Beaulieu-sur-Mer.

Le dossier comporte les deux récépissés de déclaration ICPE, un porter à connaissance loi sur l'eau et un plan des réseaux des eaux pluviales, remis en 3 exemplaires papier et une version numérique.

Les travaux de rénovation et de réaménagement du chantier naval du port de Beaulieu se situent dans l'enceinte portuaire du port de plaisance, au niveau du chantier naval, dont le renouvellement de l'autorisation d'occupation temporaire pour son exploitation pour une durée de 35 ans a été attribué à Monaco Marine par la Métropole Nice côte d'Azur, gestionnaire du Port, en juillet 2021.

1. Opérations

Ces opérations prévues au contrat d'AOT d'exploitation du chantier, consistent à remplacer la plateforme flottante, l'élévateur à sangles, les rails de guidage vertical du dock et l'unité de traitement des eaux de ruissellement, pluviales et de carénages dédiée au chantier naval, de réaménager les réseaux humides (adaptation du réseau au nouveau décanteur, raccordement des bateaux au réseau d'eaux usées) et de démolir et de reconstruire le bâtiment existant dans la zone aedificandi afin de créer 2 nouvelles places supplémentaires pour les unités de 300T. Des campagnes de mesures des eaux pluviales sont prévues afin de contrôler les performances de la nouvelle unité qui sera adaptée à l'activité et aux objectifs du traitement, afin de respecter les seuils de rejet dans le milieu naturel. Les opérations sont prévues pour 2023.

Nous notons que les travaux généraux du port (AOT des restaurants, aménagement des espaces publics, ...) sont totalement indépendants des travaux de Monaco Marine (chantier naval). Ils sont réalisés en maîtrises d'ouvrage séparées.

Nous notons, après enlèvement du décanteur lamellaire de traitement des effluents (eaux pluviales et carénage) existant depuis 2007 sur le quai sud du chantier naval et commun aux aires de carénages privée et publique, la mise en place d'un nouveau décanteur lamellaire enterré, propre au chantier privé, adapté à l'activité et aux objectifs de traitement du chantier naval, avec la réalisation d'une adaptation du réseau de collecte des eaux pluviales et de carénage.

Le Port réalisera un décanteur spécifique à la zone de carénage publique (hors dossier). Les travaux de dévoiement de réseaux communs seront coordonnés en amont et réalisés concomitamment.

Ces opérations s'inscrivent dans le cadre de l'objectif environnemental (D08-OE04) du Document Stratégique de Façade (DSF).

F2. Limiter les rejets dans le milieu naturel de contaminants et la dissémination d'espèces non indigènes lors du carénage des navires (plaisance et professionnels) et des équipements immergés (bouées, structures d'élevages, etc.).

Indicateur F2-1 (D08-OE04-ind1) : nombre de ports équipés d'aires de carénage disposant d'un système de traitement des effluents.

2. Réglementation

Ces opérations sont soumises au régime déclaration de la loi sur l'eau (IOTA). En effet, elles sont concernées par les rubriques de rejet d'eaux pluviales, de rejet en mer (quantitatif) et de rejet dans les eaux de surface (qualitatif) 2.1.5.0, 2.2.2.0, 2.2.3.0 (sans objet), ainsi que par la rubrique 4.1.2.0 des travaux en contact avec le milieu marin pour un coût estimé entre 150 000€ et 160 000 €TTC, compris entre 160 000 et 1 900 000€ (Déclaration).

Conformément à l'article L.512-8 du code de l'environnement, votre projet est soumis à déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Les opérations du porter à notre connaissance loi sur l'eau sont rendues nécessaire à l'ICPE de part leur connexité ou de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients par leur proximité.

Conformément à ce même article, la déclaration ICPE inclut également les dispositions des articles (loi sur l'eau) L. 214-3 à L. 214-6 du code de l'environnement. La procédure de déclaration propre à la loi sur l'eau ne leur est pas applicable. (cf. Guide articulation IOTA - ICPE v2 du 18 février 2022)

Les prescriptions générales des rubriques IOTA et ICPE s'appliquent. Votre projet ne doit pas présenter de graves dangers ou d'inconvénients pour les intérêts visés à l'article L.511-1 du même code et doit respecter les prescriptions générales édictées par le préfet en vue d'assurer dans le département la protection des intérêts visés à l'article L. 511-1. Concernant le volet de la loi sur l'eau, vous devez respecter l'arrêté du 23 février 2001 fixant les prescriptions générales applicables aux travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu aquatique soumis à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 4.1.2.0 (2°) de la nomenclature annexée au décret n° 93-743 du 29 mars 1993 modifié.

3. Accusé de réception

Après analyse de votre dossier, nous accusons réception de votre porter à connaissance loi sur l'eau, dans le cadre de l'article L. 512-8 du code de l'environnement, pour la réalisation des travaux dans le respect des informations et des mesures d'évitement et de réduction des impacts environnementaux déclarées au dossier.

Dans un délai de 3 mois, à partir de la fin du chantier, nous vous remercions de nous transmettre le compte rendu de chantier, comportant notamment le coût, l'échéancier des travaux, un déroulé illustré et daté des opérations effectuées (avec moyens techniques utilisés, mesures et suivis mis en place, et photos avant/après rendant compte du résultat des travaux, de l'absence de dégradation du site et des espèces protégées et prouvant l'enlèvement des déchets).

Le service maritime de la Direction départementale des territoires et de la mer reste à votre disposition pour toute précision que vous jugerez utile.

Copie :

- DDPP-ICPE
- MNCA - Port de Beaulieu
- Commune de Beaulieu

Le Chef du Service Maritime

Arnaud FREDEFON

Annexe 10- Courrier DDTM droit réel – port de plaisance de Beaulieu-sur-Mer – 20 avril 2021



**PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

n 201/196

**Direction départementale
des territoires
et de la mer
service maritime**

Nice, le

20 AVR. 2021

Le Directeur départemental
des Territoires et de la Mer

à

Monsieur le président de
la métropole Nice Côte d'Azur
Direction des Affaires Maritimes
Service Ports d'Azur
5, rue de l'hôtel de ville
06364 NICE Cedex 4

Objet : port de plaisance de Beaulieu-sur-Mer – votre courrier du 8 mars 2021.

Par courrier du 8 mars courant, vous m'informez de la reprise en gestion directe du port de Beaulieu plaisance à compter du 1^{er} juillet 2021.

Dans cette perspective, vous souhaitez que le renouvellement des autorisations d'occupation temporaire des activités commerciales soit l'occasion d'exiger des investissements de qualité.

Le niveau d'investissement demandé nécessiterait l'octroi de droits réels, et vous souhaitez savoir si le transfert de compétence vous permet d'attribuer ces droits réels.

En réponse à votre demande, je vous confirme que, conformément aux dispositions des articles L. 2122-18 et R. 2122-52 du code général de la propriété des personnes publiques, la collectivité peut conférer des droits réels dans les limites administratives des ports, après consultation du préfet.

La liste jointe en annexe à votre courrier, précisant les occupations envisagées, n'appelle à ce titre pas d'observations de ma part.

Copie : SPNM

Le Chef du Service Maritime

Arnaud FREDEFON