



PROFESSEUR LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Nice, le **18 NOV. 2015**

Unité territoriale Alpes-Maritimes  
Nice Leader - Tour Harvès  
64/66 route de Grenoble  
06200 Nice

Affaire suivie par Nice 1  
Tél : 04 93 72 70 00 - Fax : 04 93 72 70 20

N° site : 64.12358 / F3

Réf : 20151102

## Avis de l'autorité environnementale

### **Objet :**

Avis de l'autorité environnementale pour un projet d'installation classée pour la protection de l'environnement

Demande d'autorisation temporaire du 7 août 2015 relative à l'exploitation d'une installation de traitement des boues du tunnelier pour le creusement du tunnel de la ligne 2 du tramway de NICE située sur le port de Nice / quai Cassini.

**Réf. :** Rapport de recevabilité du dossier de demande d'autorisation temporaire d'exploiter élaboré le 31 août 2015

### **1. Présentation du projet :**

#### **1.1 Le demandeur**

Raison sociale : Société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS

Siège social : 1 avenue Eugène Freyssinet, Challenger, 78280 - GUYANCOURT

Adresse du site : Port Lympia (quai Cassini, quai inférieur Papacino, quai de la Douane et place Ile de Beauté), 06300 NICE

Statut juridique : Société anonyme

N° SIRET : 407 985 308 00011

Registre de commerce : RCS VERSAILLES

Nom et qualité du demandeur : Raoul FERNANDEZ, directeur de projet de la société BOUYGUES Travaux Publics

Présent  
pour  
l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## 1.2 Le projet

La société BOUYGUES Travaux Publics (mandataire du groupement Thaumasia), présente une demande d'autorisation « temporaire » d'exploiter une station de traitement des boues issues du tunnelier en charge du creusement de la section souterraine de la ligne de tramway Ouest-Est de la ville de Nice.

La station prendra place en partie sur les quais du Port Lympia (quai Cassini, quai inférieur Papacino, quai de la Douane et place Ile de Beauté), située sur la commune de NICE.

L'opération de creusement, de par ses caractéristiques techniques, exige une quantité importante de boue (constituée principalement de bentonite et d'eau). De ce fait, le pétitionnaire souhaite exploiter une station de traitement des boues afin de recycler ces matériaux et pouvoir les réutiliser dans le creusement du tunnel.

Le recours à la technique de foration à la bentonite s'impose dans le cas présent car, les formations géologiques traversées étant meubles, le tunnelier tapisse de bentonite les parois creusées à l'avancement, ce qui permet de les tenir et de prévenir les risques d'éboulement le temps que le revêtement béton des parois soit réalisé et consolidé.

Cette station doit aussi permettre de traiter les boues de forage en séparant les matériaux transportés (déblais excavés par le tunnelier) de la boue de forage utilisée pour les convoyeur. La boue doit être recyclée avant de repartir vers le tunnelier.

Le système de traitement projeté est prévu pour évacuer 460 000 tonnes de déblais issus du creusement du tunnel et des boues de recyclage.

D'une capacité de 1900 m<sup>3</sup>/h (sur le circuit hydraulique) et d'une puissance de 2,25 MW, il se décompose en 6 unités :

- Unité de réception et traitement des boues : cette zone est sous un hangar insonorisé fermé. Elle comprend des pompes, un trommel, des essoreurs, des cyclones et des filtres-presses. Ces différents ateliers filtrent et régénèrent les boues afin de les renvoyer dans le circuit de marinage. Ce circuit est composé de deux conduites : l'un, pour alimenter le tunnelier et l'autre pour évacuer les déblais provenant du tunnelier (creusement).
- Unité de stockage de matières premières : les additifs et les adjuvants nécessaires à la confection des boues (chaux, bentonite) sont stockés dans des silos de 80 m<sup>3</sup>. Ils sont équipés d'une double protection vis-à-vis du rejet de poussières engendrées lors de leur remplissage : un dispositif de filtres dépoussiéreurs en sortie d'air du silo, relié à un filtre à eau.
- Unité de stockage des boues : les bassins sont des réserves de boue régénérée ou des bassins tampon pour la boue usée. On trouve également des réservoirs d'eau propre et recyclée.
- Hangar de stockage et reprise des déblais : tous les matériaux issus du traitement des boues sont évacués par les convoyeurs jusqu'au navire en journée depuis le quai de la Douane. En cas d'absence de ces navires, les déblais sont redirigés vers le hangar de stockage des déblais attendant à la centrale. De la même manière, la nuit, les déblais sont stockés dans le hangar de stockage ; ce dernier est vidé au fur et à mesure les jours suivants.
- Transport des déblais : tous les déblais issus de la centrale de traitement des boues sont acheminés jusqu'au navire par des convoyeurs.

- **Quai de chargement** : l'évacuation des déblais se fait par bateaux. Tous les déblais sont chargés sur les navires depuis le quai de la Douane.

Les cuves et les équipements assurant le transfert ou le traitement des matériaux (boues, eaux,...) sont assemblés sur une dalle bâtie sur pieux. Cette dalle est assimilable à un bassin de rétention et sa capacité est de 540 m3.

La superficie concernée par l'ensemble des installations est de 5 398 m2.

La plateforme devant recueillir les matériaux évacués depuis le quai de la Douane est la plateforme multimodale pour le transit et le traitement de matériaux de construction, exploité par la société JEAN LEPEVRE MEDITERRANEE (groupe EUROVIA) sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer. Cette plateforme fait l'objet d'un arrêté préfectoral daté du 21 mai 2015.

\*\*\*\*\*

Ces installations prendront place majoritairement au sein du périmètre d'utilité publique approuvé le 15 juin 2012.

Cependant, pour des raisons techniques, qui n'ont pu se décider qu'après approbation de la DUP, une partie des installations de la station de traitement des boues sera en dehors de ce périmètre (au niveau du quai inférieur Papacino et quai de la Douane pour permettre l'évacuation des déblais du tunnel par la mer et au niveau de la place de l'Île de Beauté pour permettre le déchargement/chargement de camions).

Le pétitionnaire sollicite une durée de 11 mois (plus 1 mois maximum pour les éventuels aléas de chantier) pour l'exploitation des installations de traitement des boues du tunnelier, calée sur celle du creusement du tunnel précité.

La date de démarrage des travaux est prévue le 9 mars 2016 et le planning contractuel des travaux est joint à la demande d'autorisation d'exploiter.

L'installation en objet étant appelée à fonctionner dans des délais incompatibles avec le déroulement de la procédure normale d'instruction, l'autorisation est demandée pour une durée de 6 mois, renouvelable une fois conformément aux dispositions de l'article R.512-37 du code de l'environnement.

Le dossier du pétitionnaire a été établi en application de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en vue d'obtenir l'autorisation prévue par l'article L.512-1 du code de l'environnement.

\*\*\*\*\*

Compte tenu du caractère « temporaire » de la demande d'autorisation, il est rappelé ci-après les dispositions prévues par l'article R.512-37 du code de l'environnement :

*« Dans le cas où l'installation n'est appelée à fonctionner que pendant une durée de moins d'un an, dans des délais incompatibles avec le déroulement de la procédure normale d'instruction, le préfet peut accorder, à la demande de l'exploitant et sur le rapport de l'inspection des installations classées, une autorisation pour une durée de six mois renouvelable une fois, sans enquête publique et*

sans avoir procédé aux consultations prévues aux articles R. 512-20, R. 512-21, R. 512-23, R. 512-40 et R. 512-41.

L'arrêté préfectoral d'autorisation temporaire fixe les prescriptions prévues à l'article R. 512-28.

Il est soumis aux modalités de publication fixées à l'article R. 512-39 ».

## 2. Cadre juridique

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1-III et R.122-6 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Selon l'article R.122-7 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception. Selon l'article R.122-6-III du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de Région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

Comme prescrit à l'article L.122-1 et R.512-6 du code de l'environnement, le demandeur a produit une étude d'impact et une étude de danger qui ont été déclarées recevables et transmises le 15/09/2015 à l'autorité environnementale (et reçues le 18/09/2015) pour être soumises à son avis.

Le présent avis transmis au pétitionnaire, est mis dans le dossier d'enquête publique.

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue par les articles L. 512-1 du code de l'environnement, au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous.

Rubrique concernée	Désignation des activités Critères de la nomenclature ICPE	Description des activités projetées	Régime ICPE	Exon d'affichage (ton)
2515-1	Installations de broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes, autres que celles visées par d'autres rubriques et par la sous-rubrique 2515-2.  La puissance installée des installations étant : a) Supérieure à 350 kW	La puissance demandée est de 2,25 MW  Détails de l'installation : - Pompes : 800 + 2 x 45 kW - Convoyeurs : 140 + 200 kW - Unités de séparation : 900 kW - Unités filtres presse : 120 kW  La capacité de traitement moyenne est de 1900 m <sup>3</sup> /h (circuit hydraulique)	A	2
4719-2	Acétylène (numéro CAS 74-86-2).  La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 2) Supérieure ou égale à 250 kg, mais inférieure à 1 tonne	Stockage de 20 bouteilles maximum, soit 820 kg (20 x 41kg)	D	

(\*) A : autorisation / E : enregistrement / D : déclaration

### **3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Avec environ 5 millions de visiteurs par an, Nice est la première ville touristique de France après Paris. Le site du projet, moins touristique, se trouve légèrement en retrait par rapport au cœur historique de Nice.

Le port de Nice au bord duquel le projet est implanté sert aux bateaux de tous les domaines d'activités : plaisance et transport de personnes mais également commerce et industrie.

L'occupation des sols au droit du site retenu pour le projet du pétitionnaire est essentiellement urbain. Il est actuellement occupé par des parkings et des voies routières.

Il est limité :

- d'une part, avec le port et la surface en eau,
- et d'autre part, avec les zones densément urbanisées autour du port de Nice.

Le projet se situe sur le territoire de la commune de Nice, dans la partie Est du centre ville au niveau du Port Lympia (quai Cassini, quai inférieur Papacino et le quai de la Douane) ; ceci afin de permettre l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel, par navires).

Un espace sur la place de l'île de Beauté est également nécessaire pour le chargement/déchargement des camions.

La plateforme devant accueillir les installations de traitement projetées est distante d'environ 15 m des premières habitations à l'Ouest et d'environ 30 m des premières habitations au Nord, réparties le long des quais, faisant face au port. Par ailleurs, elle se situe à environ 80 m du puits d'entrée du tunnelier (prévu dans la rue Ségurane).

Le projet s'insère autour d'environ 700 bâtiments dans un rayon de 300 m : immeubles de 5/6 étages (étages habités) dont les rez-de-chaussée sont des magasins ou des restaurants ainsi que des établissements sensibles (le groupe scolaire du Port à 15 m du site, l'église Notre Dame du Port, à 30 mètres du site, le lycée professionnel saint Vincent de Paul à 90 m du site, le collège Port Lympia à 100 m du site, l'école supérieure de réalisation audiovisuelle /ESRA à 100 m du site).

L'emprise du projet se situe au niveau de la nappe alluviale du Faillon ; le niveau du toit de cette nappe a été évalué par le pétitionnaire à 1 m NGF. Toutefois, il se trouve à la terminaison aval du bassin versant du Faillon à environ 570 m au Sud-Est du cours d'eau et à environ 400 m au Nord de la masse d'eau côtière du port d'Antibes - port de commerce de Nice (dont la limite est la jetée de l'enceinte portuaire).

Il n'est situé sur aucun périmètre de protection rapprochée ou éloignée de captage destiné à l'alimentation en eau potable.

Dans le SDAGE 2010-2015, la masse d'eau côtière « Port d'Antibes – Port de commerce de Nice » présente un risque de non atteinte au bon état en 2015 qualifié de fort. Ainsi, les objectifs d'atteinte du bon état chimique sont fixés à 2021 en considérant la présence de substances prioritaires déclassantes.

La qualité des eaux de baignade constitue un enjeu majeur du littoral constituant le milieu récepteur le plus aval des eaux ruisselées sur l'aire d'étude rapprochée. Le suivi qualitatif des eaux du Port Lympia révèle une mauvaise qualité bactériologique récurrente.

Par ailleurs, les dernières analyses des eaux effectuées montrent une turbidité bonne (sauf lors de la campagne de mesures effectuée en mars 2015).

En matière de servitudes, inventaires et protections réglementaires, l'emprise du projet est concernée par :

- le périmètre de protection de 16 monuments historiques dans un rayon de 500 m, dont l'un d'entre eux (« l'Escalier Monumental » permettant l'accès au port se trouve empiété par le projet / servitude A.C.1). De fait, son accès devra être fermé au public et aucune installation ne doit être installée dessus ;
- le périmètre des sites inscrits (déclaration préalable nécessaire) / servitude A.C.2 : « Port de Nice et ses abords » et le secteur sauvegardé « Vieux Nice ».
- Une servitude de type PT1 : transmissions radioélectriques.
- Ainsi que les servitudes liées aux nombreux réseaux électrique, téléphoniques, réseaux d'eau.

Bien que la commune de Nice fasse partie des aires suivantes : AOC Ballet ou Vin de bellet, AOC Huile d'olive de Nice, AOC Olive de Nice, AOC Pâte d'olive de Nice, IGP Alpes –Maritimes, IGP Méditerranée, IGP Miel de Provence ; aucune activité agricole ou sylvicole n'est présente sur l'emprise du projet.

Le projet n'est pas directement concerné par une zone Natura 2000 ; la zone la plus proche étant située à 900 m environ (Zone Spéciale de Conservation « Corniches de la riviera » qui s'étend sur 1609 ha.). L'incidence du projet sur cette zone peut être considérée nulle.

Aucune espèce végétale protégée n'est répertoriée au niveau de la colline du château, à l'Est du site du projet, ni sur l'emprise du projet, complètement artificialisée.

Aucun herbier de *Posidonie* n'est recensé au droit de la zone d'étude du projet. Parmi les espèces marines observées à proximité du port, aucune n'est concernée par la zone d'étude du projet.

En ce qui concerne le paysage, le projet s'intègre dans le milieu urbain de la ville de Nice. Sa perception est variable en fonction du positionnement par rapport au site. Les perceptions les plus sensibles sont les perceptions plongeantes proches (fenêtres des bâtiments autour du port et depuis la commune du château).

La qualité de l'air est principalement marquée par une pollution urbaine (trafic routier) plutôt qu'industrielle, impactée notamment par un trafic routier important. Notamment, la qualité de l'air dans la zone du projet apparaît comme la plus médiocre du quartier en ce qui concerne la pollution au NO2 et aux poussières PM10.

En matière de nuisances sonores, le quartier du port peut être considéré comme une zone bruyante. Principalement dû à un fort trafic routier, notamment aux heures de chargement / déchargement des ferrys pour la Corse.

La commune de Nice étant soumise au risque sismique, (classée en zone 4 / sismicité moyenne), le fonctionnement de l'installation projetée nécessite la construction de bâtiments soumis aux règles de construction parasismique.

La ville de Nice est concernée à la fois par le risque inondation lié à la formation de crues torrentielles et par le risque inondation lié au ruissellement urbain.

Toutefois, la zone du Port Lympia, sur laquelle se situe le projet, n'est pas située dans les zones inondables du Var, ni du Paillon, ni dans la zone inondable de type plaine lagunaire.

Par contre, elle est bien soumise à un risque pluvial urbain (ruissellement dans les rues en cas de précipitations abondantes et de saturation du réseau d'évacuation des eaux pluviales).

Les infrastructures routières (boulevards et avenues du quartier) proches sont très nombreuses, dont la route nationale passant sur la place Ile de Beauté est recensée comme présentant un risque lié au transport de matières dangereuses. De fait, la partie du projet à proximité immédiate de cette place peut être soumise à ce risque.

Le trafic routier sur les quais peut représenter jusqu'à 35 000 véhicules par jour.

L'analyse des risques sanitaires pour les populations montre que l'activité de l'installation projetée n'aura aucun effet temporaire ou durable sur la santé.

#### **4. Qualité du dossier de demande d'autorisation**

Les articles R.512-3 à R.512-6 définissent le contenu du dossier de demande d'autorisation, l'article R.512-8 définit le contenu de l'étude d'impact et l'article R.512-9 définit le contenu de l'étude de dangers.

L'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement, et couvre l'ensemble des thèmes requis.

##### **4.1 Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

###### **> Etat initial :**

Par rapport aux enjeux présentés dans la partie 3, le dossier a bien analysé l'état initial et ses évolutions pour les enjeux.

###### **> Articulation du projet avec les plans et programmes concernés**

La majeure partie du projet est comprise dans la zone définie par l'Arrêté Déclaratif d'Utilité Publique (ADUP) du projet de réalisation de la ligne Ouest-Est du Tramway de Nice et des aménagements qui lui sont liés.

En tant qu'aménagement lié au projet de ligne de tramway, il est compatible avec le zonage réglementaire.

L'étude a pris en compte les plans et programmes suivants :

- Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Nice ;
- Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE Rhône Méditerranée) ;
- Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE « Nappe et basse plaine du Var ») ;
- Plan d'action pour le milieu marin pour la sous-région marine Méditerranée occidentale ;
- Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ;
- Plan de Protection de l'Atmosphère ;
- Schéma régional de cohérence écologique ;
- Plan départemental de gestion et d'élimination des déchets du BTP ;
- Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs ;
- Plan de gestion des risques d'inondation ;
- Schéma régional des transports de la région PACA ;
- Schéma directeur des transports de Nice Côte d'Azur ;
- Plan de déplacement urbain de Nice Côte d'Azur ;
- Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire de la région PACA ;
- Directive territoriale d'aménagement des Alpes Maritimes ;
- Programme local de l'habitat de Nice Côte d'Azur ;

#### **4.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement**

##### **> Chasse du projet**

L'étude prend en compte tous les aspects du projet :

- les phases de chantier (travaux préalables permettant la construction et aménagements annexes de la station de traitement des boues) ;
- la période d'exploitation,
- la période après exploitation (remise en état et usage futur du site).

Elle prend en compte les impacts cumulés avec les autres projets et activités concernant la zone.

##### **> Analyse des impacts**

Par rapport aux enjeux présentés dans la partie 3 de l'étude d'impact, le dossier présente une bonne analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Les impacts sont bien identifiés et bien traités. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

##### **> Qualité de la conclusion**

Les installations de traitement des boues projetées sont « temporaires » (exploitation prévue pour une durée de 12 mois au maximum) et conçues de manière à respecter l'environnement ainsi que les riverains. L'exploitation est assortie de mesures de réduction des nuisances visant à limiter les impacts.

L'étude conclut, à la présence d'impact du projet sur l'environnement faible à modéré. Elle propose des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation.



L'ensemble des mesures de réductions et compensations intégré au dossier est considéré comme cohérent.

➤ **Qualité de la conclusion sur le site Natura 2000**

Le projet n'est pas concerné par l'évaluation des incidences Natura 2000.

**4.3 Justification du projet**

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir : meilleures technologies disponibles, réduction du risque à la source, changement climatique, biodiversité, paysages, ressources (énergie, eau, matériaux), santé publique....

**4.4 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser**

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière précise les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences du projet. Ces mesures sont en lien avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

Toutefois, pendant la phase d'instruction du dossier, les mesures ci-après mériteraient que des précisions complémentaires soient apportées par le pétitionnaire :

- les mesures visant à réduire notablement les nuisances apportées par le projet aux riverains ;
- les mesures destinées à assurer la gestion des eaux et des rejets survenus en cas d'évènement climatique de nature exceptionnelle (suivi de la turbidité des eaux au droit des quais du port de Nice) ainsi que les mesures et/ou précautions à envisager pour garantir la protection des habitats marins patrimoniaux situés à proximité du chantier.

En outre, l'impact du projet sur la sécurité routière et la circulation ne doit pas être négligé et doit faire l'objet d'une réflexion approfondie en étroite collaboration avec le maître d'ouvrage de manière à garantir la sécurité des riverains et la fluidité du trafic à l'extérieur du site du projet.

**4.5 Maîtrise des risques accidentels**

➤ **Identification et caractérisation des potentiels de dangers**

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés.

➤ **Réduction des potentiels de dangers**

Le pétitionnaire a motivé les choix techniques conduisant à envisager ou à poursuivre la mise en œuvre de substances dangereuses et de procédés présentant des risques.

➤ **Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers**

L'étude de dangers permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations dans la mesure où les enjeux sont correctement décrits (les personnes, biens, activités, éléments du patrimoine culturel ou environnemental, menacés ou susceptibles d'être affectés ou endommagés).

➤ **Accidents et incidents survenus, accidentologie**

Les événements pertinents relatifs à la sûreté de fonctionnement survenus sur le site et sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables ont été recensés.

➤ **Évaluation préliminaire des risques**

Le pétitionnaire a fourni une synthèse de l'évaluation préliminaire des risques qu'il a menée.

➤ **Étude détaillée de réduction des risques**

Une démarche itérative de réduction des risques à la source a été menée.

➤ **Quantification et hiérarchisation des différents scénarios en terme de gravité, de probabilité et de cinétique de développement en tenant en compte de l'efficacité des mesures de prévention et de protection**

L'étude de dangers ainsi faite est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

➤ **Conclusion de l'étude de dangers**

L'étude des dangers a correctement été menée et ne montre pas d'accident entraînant des conséquences significatives pour les populations voisines.

Le site projeté par le pétitionnaire dispose des moyens de contrôle et d'intervention nécessaires adaptés aux risques recensés.

#### **4.6 Conditions de remise en état et usage futur du site**

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état et la proposition d'usages futurs sont présentées de manière claire.

#### **4.7 Résumés non techniques (étude d'impact / étude de dangers)**

Les résumés non techniques abordent tous les éléments du dossier. Ils sont lisibles et clairs.

#### **4.8 Analyse de méthodes (R.122-5 II, 5°)**

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

#### **4.9 Prise en compte de l'environnement par le dossier d'autorisation**

Le projet prend en compte les enjeux environnementaux liés à la prévention des pollutions, à la biodiversité, aux paysages, aux nuisances de voisinage (bruits, rejets aqueux et émissions atmosphériques) et propose des solutions pour réduire ou supprimer les effets potentiels identifiés. L'étude d'impact prévoit un dispositif de suivi. Le dispositif de suivi retenu est pertinent.

\*\*\*\*\*

### **5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale**

#### **5.1 - Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact, la qualité et le caractère approprié des informations qu'elle contient.**

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire, concise et proportionnée aux enjeux. Elle est complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement.

Les enjeux restent faibles, voire faibles à modérés ou modérés en ce qui concerne notamment :

- le risque de pollution du sous-sol ;
- l'impact global sur le paysage ;
- la perception des installations (en particulier depuis les lieux touristiques ou de loisir) ;
- la proximité des monuments historiques, sites inscrits, sites classés et vestiges archéologiques ;
- les servitudes et réseaux impactés ;
- l'envol de poussières à l'extérieur du site ;
- les nuisances sonores générées par l'activité du projet et la production de déchets sur le site.

Toutefois, les mesures relevées à l'article 4.4 du présent avis sont à approfondir (nuisances aux riverains, gestion des rejets en mer et protection des habitats marins en cas d'évènement climatique de nature exceptionnelle, impact sur la sécurité routière et la circulation aux abords du projet).

## **5.2 Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement**

**Le projet a identifié et pris en compte les enjeux environnementaux.**

**La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire les impacts, sont appropriées au contexte et aux enjeux.**

**Les conclusions du projet, élaborées sous forme d'un tableau de synthèse, reprennent les conclusions de l'analyse des impacts sur l'environnement du projet.**

**Les consultations administratives proposées au préfet des Alpes Maritimes par l'inspection des installations classées (rapport de recevabilité du 31 août 2015) et la consultation du public (que le pétitionnaire est tenu d'effectuer en application de l'article L.121-1 du code de l'environnement) peuvent conduire à l'émergence d'enjeux ou faits nouveaux par rapport à cet avis basé sur les documents fournis par le pétitionnaire et les documents de planification connus à cette date. Il conviendra dans ce cas que les prescriptions proposées par l'inspection des installations classées prennent en compte ces nouveaux éléments.**

**Le présent avis est adressé à Monsieur le Préfet du département des Alpes Maritimes en vue d'être joint au dossier mis à l'instruction.**

**Pour le préfet de région et par délégation,  
Pour la directrice régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement et par délégation,**

Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

**Laurent NEYER**