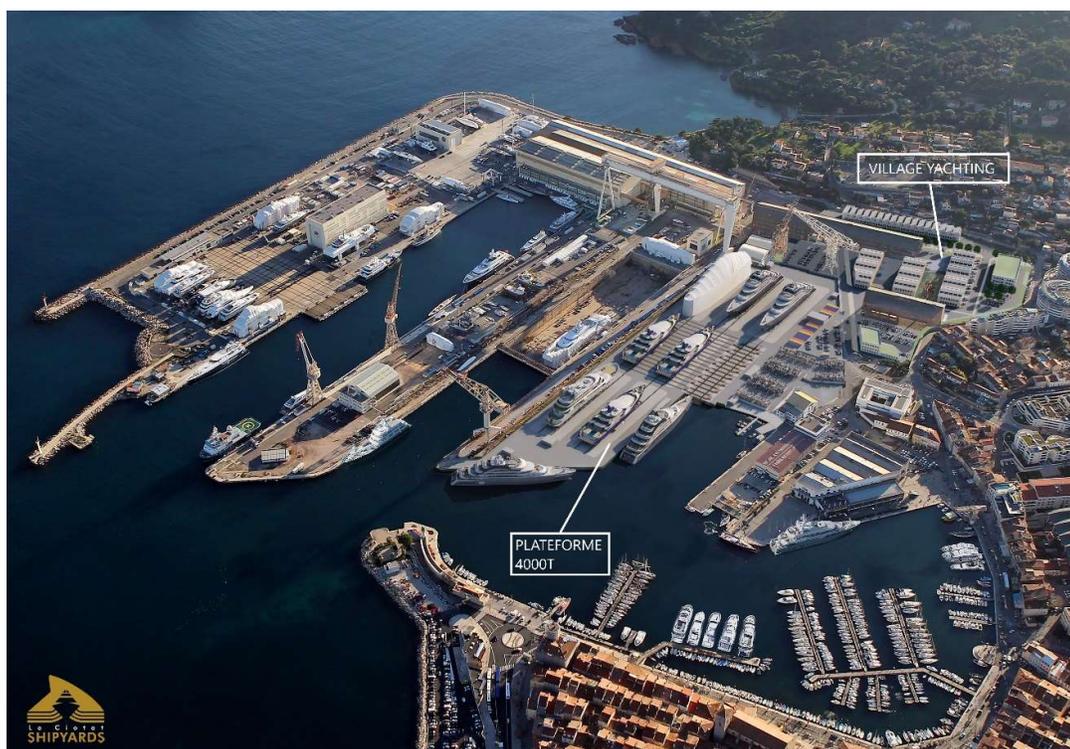




Réalisation d'une plateforme de réparation navale pour méga yachts de 4000 tonnes

Déclaration d'intention

Au titre des articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'Environnement



Février 2019



Sommaire

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Motivations et raisons d'être du projet..... | 3 |
| 2. | Liste des communes concernées par le projet..... | 6 |
| 3. | Incidences potentielles sur l'environnement..... | 7 |
| 3.1. | Incidences pendant la phase de travaux..... | 7 |
| 3.2. | Incidences en phase d'exploitation..... | 10 |
| 4. | Solutions alternatives envisagées..... | 13 |
| 5. | Modalités de concertation préalable du public..... | 15 |

1. Motivations et raisons d'être du projet

A la suite de la signature du protocole d'accord de 1994, qui a scellé la fin du conflit social déclenché par la faillite de la NORMED, et la création de la SEMIDEP-Ciotat en 1995, le site des chantiers navals de la Ciotat s'est progressivement hissé au tout premier rang sur le marché des services techniques aux yachts de plus de 30m. A lui seul, et sur la base des données de marché disponibles, le site représente entre 8% et 10% du marché mondial pour cette activité. Sa spécialisation dans le secteur du yachting, ses capacités de traitement de navires à flot et à sec, ou encore la présence d'opérateurs résidents rendent ce site sans équivalent sur toute la façade maritime française.

Par ailleurs, et contrairement à ses principaux concurrents implantés sur la façade méditerranéenne, le site de la Ciotat recèle un potentiel de développement significatif, lié à une importante réserve foncière héritée des anciens chantiers et, aujourd'hui encore, sous-exploitée. Dans un contexte de croissance rapide du marché sous-jacent, ce potentiel constitue une opportunité de développement unique pour La Ciotat et pour l'ensemble de l'économie régionale. Aujourd'hui, outre les équipements précités, LA CIOTAT SHIPYARDS (nouveau nom de la SEMIDEP-Ciotat depuis juin 2018) dispose de nombreux outils récents ou hérités des anciens chantiers navals : ascenseur à bateaux pour accéder à la plateforme Super-Yachts (capacité 2 000 tonnes), portique sur rails (660 tonnes), élévateur à sangles (300 tonnes), grue sur rails (250 tonnes), etc.

La demande de services techniques aux yachts connaît en effet une croissance soutenue, parallèlement au développement de la flotte de yachts, tant en nombre qu'en qualité. A l'instar de tous les navires, les yachts sont astreints à un cycle de visites obligatoires : visites annuelles (coque, machine), et « grandes visites » réglementaires tous les 5 ans. A cela s'ajoutent les travaux de garantie, ainsi que l'ensemble des interventions (travaux de peinture et d'aménagement intérieur par exemple) qui participent au maintien de l'apparence de navires qui constituent aussi des instruments de prestige et de représentation pour leurs propriétaires.

La taille de la flotte de navires de plus de 30m à la fin 2016 était ainsi estimée à 5 353 unités contre 5 113 unités à fin 2015 soit + 4,7%. Cette progression est conforme à la tendance de long terme observée sur le marché, qui enregistre une croissance de la flotte de 61 % sur 10 ans, soit un taux moyen de croissance de 5,5% par an. Sur le plan qualitatif, on observe aussi une tendance lourde à l'accroissement de la taille des navires. Ainsi, la flotte de navires de plus de 80m, presque inexistante en 2007, au moment où était inauguré l'ascenseur à bateaux de 2000t à la Ciotat, représente aujourd'hui 109 unités, dont 42 font plus de 100m. Pas moins de 34 yachts de cette catégorie sont aujourd'hui en construction (13 pour les plus de 100m) et devraient être livrés dans les 2 à 3 ans. L'année 2017 est à cet égard, particulièrement emblématique, avec la livraison prévue de pas moins de 5 « Méga-yachts » de plus de 100m.

Cette croissance de la demande sur le marché du refit génère des tensions au niveau de l'offre de services techniques aux yachts, notamment sur les segments supérieurs du marché, pour lesquels les barrières à l'entrée sont les plus importantes.



En raison de sa réputation, de ses infrastructures, et de sa localisation à proximité immédiate du « triangle d'or » (Côte d'azur, Riviera italienne, Sardaigne) qui voit passer 70% de la flotte mondiale de yachts chaque année, le site de La Ciotat est idéalement placé.

Pressentant ces évolutions, la SEMIDEP-Ciotat a engagé à partir de 2017 un processus de réexamen approfondi de sa stratégie de développement, qui tient compte notamment des évolutions rapides du marché du yachting, mais aussi des caractéristiques propres du site et de son environnement.

La stratégie proposée s'articule autour de trois grands axes complémentaires que sont : la poursuite du développement des capacités d'accueil du site ; le développement sur le site d'un pôle d'expertise industrielle et technologique de premier plan lié au monde du yachting ; l'amélioration continue des services connexes répondant aux besoins spécifiques de la clientèle du yachting.

La déclinaison pratique de ces ambitions a conduit La Ciotat Shipyards à engager deux projets d'aménagement complémentaires de grande envergure sur le site :

- Le développement d'une plateforme d'accueil de Méga-yachts de plus de 80m desservie par un ascenseur à bateaux d'une capacité de 4000 tonnes afin de permettre à La Ciotat d'adapter son offre à l'évolution constante de la taille des navires. Cette plateforme serait située au niveau du terreplein « Nord », actuellement sous-utilisé. Le calendrier du projet validé par le conseil d'administration prévoit un lancement des travaux en 2020 et une ouverture de la plateforme courant 2022 ;
- La construction sur la zone dite des « calanques » d'un village d'entreprises tourné vers le yachting, et comprenant notamment des ateliers destinés à être mis à disposition des sous-traitants du site à des conditions économiques favorables. Cette nouvelle zone doit permettre à ces sous-traitants de bénéficier à plein de l'augmentation de la demande liée à l'accueil des navires, et ainsi de créer davantage d'emplois pérennes au niveau local.

Le photomontage, page suivante, illustre les aménagements projetés.



Figure 1 : Photomontage du projet

2. Liste des communes concernées par le projet

Le projet d'aménagement se situe sur le site de La Ciotat Shipyards de la commune de La Ciotat (département des Bouches-du-Rhône), à environ 30 km à l'Est de Marseille.

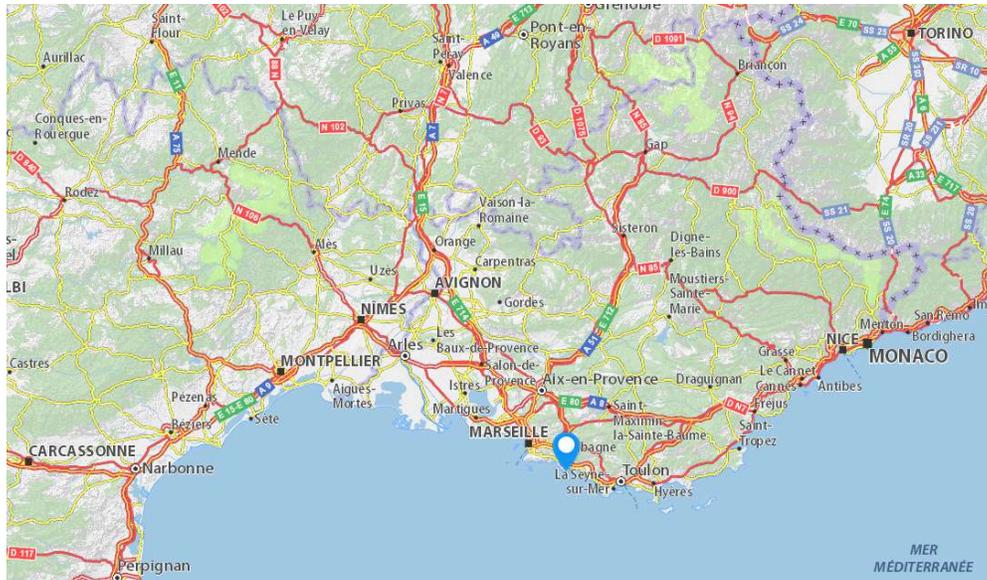


Figure 2 : Localisation du projet à La Ciotat
(Carte Michelin / fond de plan IGN)

3. Incidences potentielles sur l'environnement

3.1. Incidences pendant la phase de travaux

3.1.1. Synthèse des principaux travaux

La durée des travaux est estimée à trois années. Les principaux travaux sont les suivants :

- **Dépose et évacuation :**
 - Bateau-porte de la Cale n°1,
 - Pontons flottants et passerelles d'accès,
 - Anciens rails et équipements de la Cale n°1,
 - Tuyauteries et réseaux de la Cale n°1.
- **Démolition et valorisation :**
 - Radiers et longrines de la Cale n°1 principalement en béton,
 - Bajoyers de la Cale n°1 principalement en béton,
 - Galerie et réseaux sous-terrains de la Cale n°1 principalement en béton,
 - Voies de roulement des grues et ateliers situés sous ces voies principalement en béton,
 - Aires de carénage voies principalement en béton,
 - Murs de soutènement et bordures des voieries existantes voies principalement en béton.
- **Terrassements :**
 - Décapage et évacuation des enrobés de surface des voieries existantes,
 - Dépose et valorisation des enrochements du bord à quai de la plateforme actuelle,
 - Terrassements meubles ou rocheux des terrains en place,
 - Dragage dans l'enceinte du bassin du Port-Vieux de la Ciotat,
 - Remblaiement.
- **Réalisation d'ouvrages maritimes :**
 - Quais pleins ou quais sur pieux,
 - Ouvrage de l'ascenseur à bateaux.
- **Réalisation d'ouvrages terrestres :**
 - Murs de soutènement,
 - Station de relevage,
 - Station de pompage,
 - Ouvrages d'évacuation des eaux pluviales.
- **Travaux de VRD :**
 - Création des réseaux électriques (HT et BT),
 - Création des réseaux d'adduction d'eau potable et défense incendie,
 - Création des réseaux d'adduction d'eau de mer,
 - Création des réseaux d'évacuation des eaux pluviales avec traitement des eaux de carénage,
 - Création des réseaux d'évacuation des eaux usées,
 - Création des réseaux télécom et fibre optique,
 - Eclairage de la plateforme.
- **Réalisation des chaussées lourdes de transfert et stockage des bateaux :**
 - Traitement et/ou renforcement éventuel du sol en place,
 - Création de la structure support des voies de roulement et de stockage des bateaux,
 - Pose des réseaux de rails depuis l'ascenseur jusqu'aux emplacements de travail.
- **Réalisation des chaussées :**
 - Chaussées légères (parkings...),
 - Chaussées lourdes voies d'accès et voieries hors zones stockage et transfert des bateaux.
- **Réalisation de bâtiments techniques :**
 - Local de commande l'ascenseur,
 - Bâtiments techniques d'exploitation de la zone,
 - Poste de contrôle des accès à la zone

3.1.2. Gestion des déchets de chantier

Les déchets générés durant les travaux seront éliminés par des filières adaptées et agréées. Les entreprises mandatées pour la réalisation des travaux devront mettre en place un Plan d'Actions Déchets (PAD) qui définit et décrit tous les éléments mis en place pour le suivi et la gestion des déchets de chantier en termes de moyens, d'organisation et de procédures.

3.1.3. Evacuation des matériaux

Dès le démarrage des travaux, les entreprises devront étudier les possibilités et les modalités de recyclage des matériaux de démolition pour la construction des nouvelles infrastructures.

Les 37 000 m³ environ de matériaux de démolition non réutilisés sur place seront évacués vers un centre de collecte de matériaux inertes.

Avec une fréquence moyenne de 3 camions à l'heure, le trafic journalier de poids lourds généré par l'évacuation des matériaux est faible au regard du trafic actuel sur les principaux axes proches des chantiers navals.

3.1.4. Nuisances sonores

Les sources principales de bruit sont liées aux travaux suivants :

- Démolition d'ouvrages en béton armé ;
- Concassage des matériaux extraits pour leur réutilisation ;
- Compactage dynamique du terre-plein.

Compte tenu de la distance entre les habitations les plus exposées et le chantier, les nuisances sonores resteront limitées. Par ailleurs, la configuration du site permet d'envisager la mise en place d'une protection provisoire contre le bruit.

3.1.5. Emissions de poussières

Les poussières produites par les engins de démolition, de compactage et de concassage seront susceptibles d'être emportées par le vent et de constituer une nuisance pour le voisinage. Pour les limiter, les travaux seront exécutés en dehors des périodes de vent violent ou, à défaut, en arrosant les matériaux pendant l'exécution des travaux.

Il faut, par ailleurs, noter que la création de la Plateforme en lieu et place du terrain vague qui constitue aujourd'hui l'essentiel du terreplein Nord va avoir pour effet, à terme, de réduire la poussière sur le site.

3.1.6. Qualité des eaux du port

Les principaux impacts sur la qualité des eaux du port résulteront des opérations de dragage, et dans une moindre mesure des opérations de déroctage, par entraînement d'un panache turbide en relation avec le régime courantologique lié aux vents.

Pour en limiter l'impact, deux dispositions seront mises en œuvre :

- Utilisation d'une pelle mécanique (technique beaucoup moins impactante que la drague aspiratrice),
- Confinement de la zone de dragage derrière un rideau à bulles (formant un écran anti-turbidité).

Les risques sur la qualité des eaux liés aux autres travaux maritimes (échouage des caissons pour former les quais, remblaiement en matériaux à l'arrière des caissons, coulage local de béton...) restent plus faibles et facilement contrôlables.

A terme, les dispositifs de traitement des eaux qui seront installés dans le cadre du nouveau projet sont de nature à améliorer les conditions initiales en termes de rejet.

3.1.7. Incidences sur les eaux souterraines

La zone du projet couvre une surface (6 ha) négligeable par rapport aux surfaces qui participent à l'alimentation de l'aquifère concerné par le projet (690 km²). Par ailleurs, la vulnérabilité de la masse d'eau vis-à-vis des pollutions de surface est modérée étant donné la faible perméabilité de l'ensemble des formations (aquifère gréseux du Santonin Coniacien).

Le projet, situé à l'exutoire de la masse d'eau souterraine, n'aura donc pas d'impact sur son alimentation et sa qualité.

3.1.8. Incidences sur les habitats et les peuplements marins

Les travaux maritimes susceptibles de perturber les habitats marins et la faune associée sont le dragage et le déroctage. Ils seront limités à la zone d'accès de la future plateforme, dans l'avant-port de La Ciotat, devant le Môle Bérrouard. Ces zones présentent une faible diversité et une faible sensibilité. Les principales incidences seront donc les suivantes :

- Les dragages et les déroctages entraîneront le prélèvement de la faune et de la flore benthique colonisant la couche superficielle du substrat visé par l'extraction. Cet impact sera négligeable compte tenu de la faible extension de la zone touchée et du faible intérêt des espèces présentes.
- Les espèces pélagiques (poissons) pourront s'éloigner de la zone de chantier et ne seront pas impactées par les travaux maritimes. On observe par ailleurs qu'au droit du site les poissons sont peu nombreux et ne présentent pas une grande diversité.

Il faut noter la présence de quelques mattes de posidonies à proximité du Môle Bérrouard à l'opposé de la zone de chantier. Bien que peu développées et souffrant de leur implantation à proximité de la zone portuaire, ces posidonies méritent une attention particulière : ainsi, situées en dehors de la zone de travaux elles ne seront pas arrachées et le confinement de la zone de chantier (rideau anti-MES) évitera leur colmatage par dépôt des fines issues du dragage.

En ce qui concerne les mammifères marins, les espèces remarquables, et notamment les dauphins, ne sont pas présentes à proximité du site portuaire de La Ciotat.

3.1.9. Incidences sur les habitats naturels et les peuplements terrestres

Le secteur du projet est une zone très artificialisée où se développe des friches rudérales et de petites zones arbustives. La fréquentation du site liée aux activités des chantiers navals n'est pas favorable à la faune terrestre. Seule l'avifaune fréquente la frange littorale des chantiers navals mais les activités industrielles et la circulation routière limitent l'attractivité du cœur du site et de la zone de projet.

L'incidence du projet et des travaux associés peut donc être considérée comme négligeable sur les habitats naturels et les peuplements terrestres.

3.1.10. Respect des activités économiques locales

L'organisation du chantier devra permettre d'assurer la continuité et la sécurité de l'ensemble des activités portuaires et industrialo-portuaires.

3.2. Incidences en phase d'exploitation

3.2.1. Modifications hydrodynamiques du bassin du port

Les modifications bathymétriques et les aménagements de quai seront relativement limités et localisés. Ils ne sont pas de nature à entraîner des modifications significatives du régime hydrodynamique général, du transit sédimentaire, du régime courantologique et des conditions d'agitation au sein du port.

3.2.2. Ecoulements pluviaux et le risque inondation

Le projet implique des terrassements et une réorganisation des écoulements pluviaux au niveau de la plateforme et du port à sec. Mais le projet n'entraîne pas d'augmentation de l'imperméabilisation des sols générant des apports complémentaires d'eau en cas d'épisode pluvieux.

3.2.3. Qualité des eaux

Avec le développement des activités portuaires suite à la mise en place de la future plateforme, plusieurs sources peuvent affecter la qualité de l'eau :

- Les navires du fait de leur fonctionnement : peintures antisalissure, eaux usées, divers rejets (eaux de climatisation), déchets de cargaison ;
- Les ruissellements sur la nouvelle plateforme pouvant entraîner des matières minérales et organiques, des métaux lourds et divers contaminants du fait des activités qui s'y exercent ;
- Les pollutions accidentelles.

Compte tenu de la charge polluante, des ouvrages seront mis en place pour le traitement des eaux pluviales et des eaux de carénage avant leur rejet en mer, ce qui est donc de nature à améliorer la situation actuelle concernant les rejets.

3.2.4. Peuplements marins et biodiversité marine

En phase exploitation, les impacts sur les milieux marins proches pourraient résulter de rejets polluants. Or, la future plateforme sera équipée d'un réseau de collecte des eaux usées, et les eaux de carénage seront collectées puis décantées et déshuilées avant leur rejet en mer. Le risque de perturbation par des eaux polluées est donc négligeable.

En ce qui concerne les milieux marins éloignés, une attention particulière doit être donnée aux herbiers de Posidonies. Ceux-ci ne seront pas affectés par l'exploitation de la future plateforme car aucun mouillage de navire en attente n'est envisagé grâce à la présence de places à quai réservées pour ces bateaux.

3.2.5. Qualité de l'air

Le projet ne modifiera pas les activités exercées aujourd'hui sur le site.

Les émissions atmosphériques provenant de l'activité du port proviennent de 2 sources :

- Les navires : moteurs des navires lors des manœuvres ;
- Les véhicules et engins propres à la manutention portuaire.

Le trafic poids lourds lié aux activités portuaires restera très faible, l'essentiel du trafic étant constitué de véhicules légers.

3.2.6. Eclairage nocturne

Seules les zones de l'ascenseur et du transfert seront équipées par un éclairage spécifique. La grande majorité de l'activité sur la plateforme aura lieu de jour, mais certains navires pourront être accueillis la nuit, nécessitant l'éclairage du site pour assurer la sécurité du personnel.

Pour respecter les riverains, les éclairages devront être conçus avec des réflecteurs adaptés pour éviter la lumière intrusive.

3.2.7. Paysage

A partir de points de vue éloignés les incidences paysagères sont limitées :

- Le périmètre du projet d'ensemble est intégralement compris dans l'emprise actuelle du site des chantiers ;
- Le projet prévoit, en termes de revêtements de sol, des revêtements sobres et une architecture des émergences discrète afin de servir de socle à la mise en valeur des yachts sur le terre-plein.

En perception proche, depuis le centre-ancien et le Port Vieux, l'impact paysager du projet peut être considéré comme positif puisqu'on réhabilite des zones aujourd'hui dans un état parfois précaire :

- Le projet de plateforme prévoit une surélévation du terrain de 1,40 m par rapport aux quais actuels. Compte-tenu de l'échelle monumentale du site en lien avec la taille des superstructures navales et du paysage naturel en arrière-plan, l'effet de cette surélévation sera peu perceptible.

- L'emprise du projet offre aujourd'hui la vision d'installations portuaires vieillissantes et/ou abandonnées. La réalisation de la nouvelle plateforme et le projet d'ensemble viendront restaurer la qualité des ouvrages perçus.
- L'effet le plus notable sera la perception des yachts de grande taille positionnés sur la nouvelle plateforme. Le panorama sur les yachts fait déjà partie de l'attractivité touristique des quais du port La Ciotat.

3.2.8. Incidence sur Natura 2000

Deux sites Natura 2000 concernent l'aire éloignée du projet (cf. Figure) :

- Le SIC « Baie de la Ciotat »,
- La ZSC « Calanques et îles marseillaises – Cap Canaille et massif du Grand Caunet ».

Toutefois, du fait de l'éloignement du port de la Ciotat et des faibles modifications environnementales qu'engendrera la future plateforme par rapport à la situation actuelle, on peut considérer que le projet n'aura pas d'incidence sur ces sites. Il ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation de ces deux sites en Natura 2000.



Légende

- Périmètre projet
- Sites Natura 2000
 - FR9301602
 - FR9301998



0 250 500 m




Figure 3 : Sites Natura 2000 à proximité de l'aménagement

4. Solutions alternatives envisagées

Dans le cadre du projet consensuel de réindustrialisation du site, porté par l'Etat, les collectivités locales et les représentants des salariés, tel qu'il est inscrit dans les accords de 1994 et qu'il a été réaffirmé dans le protocole conclu le 31/08/19 avec le parrainage de M. le Président du Sénat, divers scénarii de réaménagement ont été envisagés dans le cadre des études préparatoires à l'élaboration du nouveau schéma d'aménagement.

Ces scénarii avaient tous pour objectif de renforcer les capacités d'accueil du site sur le segment des yachts de 2000 t à 4000 t, identifié par les études économiques comme celui sur lequel existe une sous-capacité. En effet, le développement d'activités en dehors de la sphère du yachting (intervention sur des navires de travail par exemple) aurait posé des problèmes de cohabitation entre des activités dont les exigences en termes de propreté et de standard sont différentes, le yachting étant de très loin celui dans lequel ces exigences sont les plus élevées. Par ailleurs, de tels développements auraient fait perdre au site sa spécificité dans le yachting, ce qui aurait diminué son attrait auprès des clients.

Le développement de nouvelles plateformes d'accueil pour des yachts de taille différente a également été explorée, et notamment l'opportunité de développer au niveau du terreplein Nord une activité sur des navires de moins de 2000 t. De tels projets auraient néanmoins eu l'inconvénient de doubler des infrastructures existantes, qui fonctionnent déjà à capacité. De plus, sur le segment des navires de 40m et moins, caractérisé par des barrières à l'entrée moins fortes, la concurrence se développe rapidement (cf. les nombreuses plateformes existant sur ce segment dans la rade de Toulon, toute proche) y compris une concurrence « low cost » en Méditerranée orientale. Il n'est donc pas opportun de se renforcer sur ces segments pour lesquels le site de La Ciotat n'a pas d'avantage concurrentiel particulier.

Enfin, la question de la localisation possible de la nouvelle plateforme 2000/4000t a été étudiée. Compte tenu de sa destination, cette plateforme, desservie par un ascenseur à bateau, ne peut être implantée qu'en bord de quai, ce qui exclut de fait les implantations en retrait du site. Le terreplein Nord est donc la meilleure implantation remplissant cette condition essentielle actuellement inutilisée. Outre la solution retenue, deux autres hypothèses ont été envisagées :

- L'évolution de l'ascenseur actuel de 2000t pour le porter à 4000 t : cette hypothèse a priori séduisante présente toutefois des inconvénients majeurs qui ont conduit à l'écarter : outre que les travaux concernés sont à peine moins importants que ceux de la création d'une nouvelle plateforme ex nihilo (renforcement du terreplein nécessaire) la mise en œuvre de cette solution aurait nécessité la suspension du fonctionnement de la plateforme 2000t pendant plusieurs années, avec des conséquences inacceptables pour les entreprises utilisatrices et pour l'emploi. De plus, cette solution n'augmenterait pas la capacité globale du site en nombre de navires, ce qui ne répond pas au besoin d'un marché en croissance. Enfin, cette solution avait l'inconvénient de laisser en friche le terreplein Nord ;



- Le déplacement de la plateforme moyenne plaisance au niveau du terreplein Nord suivie de l'implantation de la plateforme 4000t sur les espaces libérés. Même si elle règle la question des interruptions de service, et qu'elle donne une utilisation au terreplein Nord, cette solution présentait le défaut majeur de retarder considérablement la mise en service du 4000 t, ce qui est problématique dans un contexte où d'autres concurrents investissent. De plus, cette solution présente l'inconvénient de démolir des infrastructures qui ne sont pas encore totalement amorties, et obligerait à indemniser, de ce fait, la société MB 92 La Ciotat (venant aux droits de Composite Works) qui a investi des millions d'euros sur cette plateforme. Les études préliminaires ont aussi montré que cette solution ne présentait pas d'intérêt du point de vue des coûts du projet.

Au final, la solution retenue apparaît de loin comme le meilleur compromis possible pour mener à bien la démarche de réindustrialisation engagée.

5. Modalités de concertation préalable du public

Ce projet dans son ensemble, a déjà fait l'objet d'une concertation au niveau institutionnel (délibérations du Conseil d'administration de la société composée d'élus locaux et délibération de ces collectivités actionnaires par leur assemblée d'élus. Ces délibérations font l'objet de publications dans les documents officiels de chacune des collectivités) et d'une communication publique large, avec la mise en ligne sur notre site internet en juillet 2018, d'une rubrique intitulée « Horizon 2020 » qui en présente les grandes lignes, mais aussi divers articles de presse papier ou en ligne. Pour en citer quelques-uns :

- Le Marin, octobre 2017
- L'usine nouvelle, septembre 2018
- La Provence, septembre 2018
- Var-matin, septembre 2018

En ce qui concerne plus spécifiquement le projet 4000 t, il fait l'objet d'une première annonce publique par Mme Martine Vassal, Présidente du Conseil départemental lors de l'édition 2017 du Salon Nautique de La Ciotat. Les détails du projet ont également été dévoilés à l'occasion d'une visite protocolaire de M. Gérard Larcher, Président du sénat le 31/08/19, à l'occasion de laquelle une vidéo de présentation a été mise en ligne sur notre site Internet, et lors de l'annonce du résultat de l'appel à projets visant à sélectionner notre partenaire stratégique. Ces divers événements ont été largement couverts par la presse.

Aussi, le projet, soumis à autorisation environnementale, fera l'objet d'une enquête publique organisée selon les modalités prévues par la réglementation nationale (Code de l'environnement).

Considérant les mesures déjà prises et celles à venir, aucune modalité de concertation préalable supplémentaire n'est envisagée au titre de l'article L121-16 du Code de l'environnement.