

Annexe 8 - Mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine

(relative au point 6.4. du formulaire CERFA 14734)

1. La prise en compte environnementale

Les inventaires environnementaux ont été établis dans le cadre du plan d'ensemble sur l'essentiel de l'emprise de notre projet dans la zone 1AUEb du PLU. Toutefois, il s'étend marginalement dans la zone UEB3 sur un terrain délaissé de l'ancienne opération d'aménagement Clésud, ayant servi comme zone de travaux (concassage).

Cette zone avait été également incluse dans une étude floristique et faunistique destinée à mesurer l'impact de l'ensemble de la zone Clésud sur la zone Natura 2000. Même si la zone concernée par notre projet n'excède pas 4,5 hectares, le soin de vérifier que ce site n'accueille pas d'espèces protégées qui n'auraient pas été identifiées dans les inventaires existants sera confié à un écologue et remis à l'autorité environnementale.

Les inventaires concernant la zone du PLU et l'appréciation des impacts sont joints en annexe 7.

Nous nous attacherons également à réduire les impacts environnementaux qui pourraient être générés par la réalisation des travaux d'une part et l'exploitation du terminal d'autre part.

A ce titre et à l'instar d'autres développements de projets de terminal menés par l'équipe de Charmade, le Maître d'ouvrage mettra en place une coordination environnementale en phase « travaux » pour lui permettre de prendre toute disposition utile à réduire les impacts du chantier sur les espèces protégées qui pourraient être présentes sur le site, voire à en favoriser le maintien.

Un Ecologue, coordinateur environnemental sera désigné. Il sera présent régulièrement sur le chantier (au minimum tous les 15 jours) jusqu'à la livraison du chantier.

Au démarrage des marchés de travaux, les entreprises devront présenter un plan d'assurance environnement (PAE) qui devra être approuvé par le coordinateur environnemental et le Maître d'Œuvre. Les PAE serviront de base pour le suivi environnemental des travaux.

En application des PAE, tout accident ou incident portant atteinte à l'environnement doit faire l'objet d'une fiche de non-conformité établie par l'entreprise. Ces fiches seront tenues à la disposition du Maître d'Ouvrage. Les

services des collectivités et de l'Etat pourront consulter ces fiches à tout moment.

Les non-conformités environnementales peuvent être relevées par :

- Les entreprises dans le cadre de leur contrôle interne ;
- Le coordinateur environnemental ;
- Le Maître d'œuvre dans le cadre de leurs suivis des chantiers ;
- Les Maîtrises d'Ouvrage à l'occasion de visites.

La mission du coordinateur environnemental inclura de même la formation de tous les acteurs de chantier aux spécificités environnementales du site sur lequel ils interviennent. Il veillera et relèvera tout spécialement les infractions du chef des entreprises intervenant sur le site et définira en concertation avec le Maître de l'Ouvrage les mesures correctives voire répressives à mettre en place par le Maître d'œuvre.

Un exemple de compte-rendu de réunion bimensuelle environnementale, tenue sur le chantier du Havre est joint en annexe 5

2. La prise en compte de l'impact sonore

Nous réaliserons une évaluation ex-ante/ex-post du bruit sur le site pour vérifier que les mesures réductrices du bruit mises en œuvre réduisent l'émergence de bruit du fait du nouveau terminal.

Les mesures réductrices d'ores et déjà prévues portent :

- Sur la mise en place de Long Rail Soudé sur les voies ferrées, réduisant ainsi le bruit du passage des trains sur les raccords éclissés des voies ferrées
- La mise en place d'un revêtement bitumineux BBME afin de réduire le bruit de circulation des ensembles routiers

3. La prise en compte de l'impact lumineux

Le Groupement propose la mise en place d'un éclairage orienté sur les zones de travail et de circulation conformément à la réglementation sur les conditions de travail, à savoir :

- 35 lux minimum au sol dans les zones de manutention de conteneurs

- 10 lux moyen au sol dans les zones de stationnement des trains et wagons
- 20 lux moyen au sol sur les zones de circulation routière.

Les dispositifs d'éclairage seront réglés afin de permettre une zone d'atténuation du halo lumineux dans une zone restreinte autour des zones d'activités afin que les effets de bord de l'éclairage au droit du Canal de Martigues soit de 0 lux au sol.

4. La prise en compte en phase exploitation

En phase d'exploitation, la société d'exploitation BTM réalise des prestations respectueuses de l'environnement.

Sur l'ensemble du site, BTM impose une politique exigeante de prévention des risques environnementaux et d'efficacité énergétique en particulier par l'usage de véhicules électriques appliqués sur des voitures de service.

Enfin, BTM contrôle et communique à ses clients à leurs demandes les émissions de CO2 pour les véhicules légers par UTI, et s'attache à les réduire en améliorant la productivité des trains. Ceci sera facilité par les performances du terminal, permettant l'accueil de trains longs de 830 mètres.

De plus, BTM utilise des reach stackers dernière génération avec des moteurs moins polluants.

L'ensemble de ces engagements au niveau de l'environnement et de la sécurité se décline comme suit :

- ✓ Formation
 - Un recrutement rigoureux,
 - Des formations individuelles adaptées aux situations de travail des salariés,
- ✓ Sécurité
 - Mise en place de protocole de sécurité et plan de prévention
 - Une évaluation des risques permanente et rigoureuse,
 - Un engagement fort de l'ensemble des collaborateurs,
 - Des outils complets d'analyse et de prévention des accidents.
- ✓ Qualité
 - Un objectif d'amélioration continue toujours plus ambitieux,

- Un suivi régulier de nos performances qualité,
 - Une sélection et un suivi rigoureux des sous-traitants et fournisseurs.
-
- ✓ Environnement
 - Un objectif : diminuer l'impact de nos activités sur l'environnement.
 - Un engagement par le groupe Open Modal auquel appartient BTM pour la signature pour les véhicules routiers, de charte ADEME Label CO2 et l'utilisation du carburant GNV biomethane.

 - ✓ Un suivi rigoureux des Matières Dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses (MD) par rail est reconnu pour son très haut niveau de sécurité.

BTM s'emploie quotidiennement à respecter et faire respecter les normes et règlements liés aux transports et manutentions d'UTI contenant des MD.