

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

19/07/2019

Dossier complet le :

19/07/219

N° d'enregistrement :

2019-8660

1. Intitulé du projet

Travaux d'aménagement du Port du Bétey sur la commune d'Andernos-les-Bains (33)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon (SMPBA)

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

CLEMENT Cyril - Directeur

RCS / SIRET

2 0 0 0 7 5 9 9 2 0 0 0 1 2

Forme juridique

Syndicat Mixte

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Milieux aquatiques, littoraux et maritimes	
9c : Ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements.	Travaux d'aménagement du Port du Bétey (port de plaisance) sans modification de la capacité d'accueil (entre 145 et 152 navires)
11c : Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants.	Travaux d'aménagement du Port du Bétey pour rénovation des installations devenant vétuste, amélioration de la sécurité et revalorisation du patrimoine portuaire.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en des travaux de rénovation des installations portuaires du port du Bétey en vue d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès et d'usage du port et de revaloriser le patrimoine portuaire, en conservant l'identité du site. Il n'est pas prévu d'augmentation des capacités d'accueil. Afin de conserver au mieux, la capacité du port et le gabarit des navires existants, le port sera étendu de 15 m environ vers l'ouest et de 10 m vers le sud avec destruction de l'ancien quai sud. Un volume de 10000 m3 de matériaux devrait être extrait et 400 m3 réutilisés en remblais derrière le nouveau quai. Les autres quais seront remplétés par un quai en palplanches métalliques. La sécurisation des amarrages et accès aux navires sera assurée par la mise en place de pontons flottants accessibles par passerelles mobiles. De nouveaux bras d'amarrage seront installés. La molle de protection à l'entrée sud-ouest du port sera construite et renforcée en enrochement.

Les espaces terrestres du port seront améliorés dans un souci de sécurité des usagers et des riverains et de mise en valeur des installations portuaires : les voiries et stationnements côté nord et sud resteront inchangées, alors qu'elles seront recrées en partie sud-ouest en raison du déplacement du quai mais tous les arbres existants seront conservés. Un espace de promenade sera créé le long des quais, des éclairages publics installés et des espaces verts aménagés.

cf. Annexe 7

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet de travaux d'aménagement du port du Bétéy sont la rénovation des installations portuaires pour la mise en sécurité d'accès et d'amarrage des navires tout en maintenant la capacité d'accueil du port (pas d'augmentation envisagée) et le gabarit existant des navires. En effet, il s'agit de sécuriser l'ensemble des accès aux navires qui sont dans un état de vétusté avancé et de rénover les quais dont la structure en palplanche construite en 1968, présente des signes de vieillissement liés à la durabilité prévue pour ce type de structure, marqués par de nombreux renards autour du port. Ces travaux de rénovation des installations permettront une revalorisation du patrimoine portuaire en réhabilitant des installations devenant vétustes et dégradées. Ces travaux s'accompagnent d'une légère réorganisation des espaces terrestres du port notamment des voies de circulation et des espaces de stationnement avec une intégration paysagère dans son environnement immédiat (éclairage public, aménagement d'un espace de promenade, traitement des espaces verts, conservation de tous les arbres existants) et une recherche de sécurisation des usagers et riverains. Ces objectifs ont notamment été revus et redéfinis en fonction des contraintes et enjeux mis en évidence lors de l'instruction de l'étude d'impact d'un précédent projet proposé en 2012-2013, qui prévoyait notamment un agrandissement de la surface et de la capacité d'accueil du port. Le projet a donc été revu et redéfini avec une envergure plus modeste : le projet de nouveau port reste dans l'emprise du port actuel avec une augmentation limitée du plan d'eau et sans modification de la capacité d'accueil. En outre, afin d'intégrer les principaux enjeux environnementaux et paysagers identifiés à l'époque, l'insertion dans le site sera réalisée au plus juste, sans impact sur la végétation environnante (conservation des milieux naturels, des arbres existants) et sur la plage Sud totalement préservée.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux seront planifiés en 2 phases :

- 1/ en 2021, travaux sur les quais nord et le fond de darse
- 2/ en 2022, travaux sur les quais sud et l'encochement de protection.

La phase 1 (en 2021) comprendra les opérations suivantes sur les quais nord et fond de darse :

- démontage des échelles et barres d'amarrage ;
- rempiètement des quais en palplanches ;
- élargissement de la cale de mise à l'eau ;
- enlèvement des chaînes filles ;
- installations des pontons et passerelles ;
- travaux de terrassement et d'aménagement des promenades piétonnes, voiries/parkings, espaces verts et réseaux divers.

La phase 2 (en 2022) comprendra les opérations suivantes sur les quais sud :

- rempiètement des quais en palplanches (partie est) ;
- mise en place du nouveau quai, excavation des matériaux puis déconstruction du quai existant (partie ouest) ;
- mise en place du nouveau molle de protection en encochement ;
- enlèvement des chaînes mères et filles ainsi que les vis d'ancrage ;
- installations des pontons et passerelles ;
- travaux de terrassement et d'aménagement des promenades piétonnes, voiries/parkings, espaces verts et réseaux divers.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet consiste en des travaux de rénovation des installations portuaires du port du Bétéy en vue d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès et d'usage du port et de revaloriser le patrimoine portuaire. Le port conservera sa capacité d'accueil actuelle des navires (entre 145 et 152 navires) ainsi que leur gabarit. Pour cela, le plan d'eau sera légèrement agrandi (environ 1275 m², soit 18%) : de 10 m derrière le quai sud et de 15 m sur le chenal de sortie du port à l'ouest. Ceci permettra l'installation de pontons flottants accessibles par des passerelles mobiles. En fonction des contraintes de navigabilité à l'intérieur du chenal, l'accueil des navires dans le port sera réorganisé en fonction de leur taille. Le molle de protection situé à l'entrée du port sera reconstruit et renforcé en encochement. La cale de mise à l'eau sera élargie.

Les espaces terrestres seront aussi réaménagés pour une meilleure sécurisation et une intégration paysagère : les voiries et parkings au nord seront conservés et réorganisés, ils seront reconstruits au sud avec un traitement paysager. Une promenade piétonne sera aménagée avec création d'espaces verts. Les eaux pluviales seront collectées et traitées avant rejet dans le port (séparateur à hydrocarbures).

Le port sera équipé de 2 blocs sanitaires de part et d'autre de la darse, les eaux noires seront collectées et rejetées au réseau d'assainissement. Les pontons seront équipés en eau potable et électricité. Le port comprendra également un espace de collecte et tri des déchets. (containers semi-enterrés, en concertation avec la COBAN).

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Autorisation au titre de la loi sur l'eau avec notice d'incidence NATURA 2000

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur (darse amont / darse aval)	80,30 m / 146,15 m
Largeur (darse amont / darse aval)	26,80 m / 38,50 m
Longueur de quais	550 m
Superficie du plan d'eau du port	8325 m ²
Altimétrie du couronnement	+ 3,32 m NGF
Capacité d'accueil	145 à 152 navires
Caractéristiques maximales des navires (longueur / largeur / tirant d'eau)	12 m / 4 m / 1 m
Places de parkings (conservées / créés)	40 places / 43 places

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Port du Bétey
Andernos-les-Bains (33510)

cf. Annexe 2

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" _ Lat. ___° ___' ___" _

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 01° 05' 34" 0 Lat. 44° 44' 10" N

Point d'arrivée :

Long. 01° 05' 36" 0 Lat. 44° 44' 03" N

Communes traversées :

Andernos-les-Bains

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

La configuration actuelle du port remonte à 1969.

En 2012-2013, un projet d'extension (depuis abandonné) a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Le projet actuel a pris en compte les principales remarques relatives aux contraintes et aux enjeux environnementaux mis en évidence lors du projet de 2012-2013.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	cf. Annexe 8
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Andernos-les-Bains
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Parc National Marin du Bassin d'Arcachon cf. Annexe 8
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Andernos les Bains est concernée par : - le PPBE de l'Etat dans le département de la Gironde (1ere échéance européenne approuvé par arrêté préfectoral du 28 décembre 2012, 2eme échéance européenne approuvé par arrêté préfectoral du 17 novembre 2015, 3eme échéance européenne approuvé par arrêté préfectoral du 14 décembre 2018). - le PEB de l'Aérodrome d'Andernos les Bains approuvé par arrêté du 28 juillet 1986. Le terrain d'étude n'est pas sur la zone de bruit relative à cet équipement.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	cf. Annexe 9
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	cf. Annexe 10

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de prévention du Risque naturel d'inondation par Submersion Marine d'Andernos les Bains approuvé par arrêté du 19 avril 2019. Le projet est localisé en zone submersible : zones "bleu", "bleu clair" "rouge" et "rouge port". Plan de prévention des Risques d'Incendie de Forêt de la commune d'Andernos les Bains approuvé par arrêté du 19 août 2010. Le site est localisé en dehors de toute zone réglementée. cf. Annexe 11 pas de PPRT
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas recensé dans les bases de données BASIAS, BASOL et SIS.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZRE 3302 définie par l'arrêté n°E2005/14 du 28 février 2005 cf. Annexe 12
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	cf. Annexe 9
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	cf. Annexe 9
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site d'étude est implanté sur le périmètre des sites NATURA 2000 : - directive Habitats : Bassin d'Arcachon et Cap Ferret (ZSC); - directive Oiseaux : Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin (ZPS). cf. Annexe 6
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	cf. Annexe 9

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun captage n'est prévu dans le cadre du projet. L'alimentation en eau potable des pontons sera effectuée via le réseau d'alimentation de la commune.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne prévoit pas de prélèvement direct dans les eaux souterraines. Il n'est pas non plus prévu de structures susceptibles de modifier les écoulements souterrains. Aussi, le projet n'engendrera pas d'incidence significative sur les masses d'eaux souterraines, tant quantitativement que qualitativement.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les contraintes de respect du zonage du PLU et de mise en sécurité d'accès et d'amarrage des navires tout en maintenant la capacité du port et le gabarit existant des navires nécessitent d'étendre le port d'environ 15 m vers l'ouest et 10 m vers le sud avec destruction de l'ancien quai. Ces opérations généreront la production d'environ 10000 m ³ de matériaux (sables, vases) dont 400 m ³ seront réemployés en remblais derrière le nouveau quai. Les matériaux excédentaires seront, après analyse de faisabilité, réemployés sur les sites portuaires du syndicat ou de partenaires, sur les plages voisines ou évacués en centre de traitement des déchets selon à la réglementation.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet utilisera en remblais les matériaux extraits lors des travaux (400 m ³ sur 10000 m ³ extraits).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet consiste principalement à conforter les installations existantes à l'intérieur de l'emprise du port existant (mise en sécurité et revalorisation des équipements portuaires). Les zones d'extension sont principalement localisées sur les espaces terrestres du port (voiries, parkings) et environ 15 m sur le chenal en sortie de port. Les perturbations sur la biodiversité existante seront donc très limitées (milieux artificiels, peu d'enjeux, mesures d'évitement). Le principal enjeu identifié concerne la présence de Grand Capricorne dans de vieux chênes présents en bout de darse. Aucun arbre ne sera abattu dans le cadre du projet.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est inclus dans les sites NATURA 2000 du bassin d'Arcachon (directive oiseaux et habitats), uniquement au niveau de sa partie maritime (darse portuaire). Compte tenu du projet (réaménagement des installations portuaires pour mise en sécurité et revalorisation sans augmentation de la capacité), d'un agrandissement limité du plan d'eau (10 m vers le sud et 15 m vers l'ouest) localisé sur des espaces artificialisés (voiries parkings au sud et chenal portuaire à l'ouest) n'impactant pas directement des milieux naturels, et des mesures prises en phase travaux comme en phase d'exploitation, aucun impact significatif n'a été mis en évidence sur un habitat ou une espèce patrimoniale du site NATURA 2000. (cf. Annexe 6)

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les autres zones à sensibilité particulière (zones naturelles de protection ou d'inventaire) sont globalement incluses dans le périmètre des zones NATURA 2000 du Bassin d'Arcachon et étudiées à ce titre. Le projet aura une incidence neutre ou positive (renforcement des installations portuaires) vis-à-vis des risques potentiels de submersions marines. Il n'est pas implanté sur le périmètre d'un monument historique ou de protection du patrimoine ni sur un périmètre de protection de captage.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prévoit principalement des travaux de réparation et d'aménagement à l'intérieur des installations existantes. Les travaux nécessiteront néanmoins un agrandissement d'environ 10 m derrière le quai sud sur des espaces déjà aménagés (voiries, parkings) ainsi que d'environ 15 m à l'ouest en restant dans les espaces portuaires artificialisés. Compte tenu des caractéristiques et de l'usage actuel du site (déjà aménagé), le projet n'entraînera la consommation d'aucun espace naturel, agricole, forestier ou maritime.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun plan de prévention des risques technologiques. Il n'est pas spécifiquement soumis à un risque technologique.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit en zone "rouge" et "rouge port" (aléa fort avec prise en compte de spécificités liées aux ports), "bleu" (aléa moyen ou faible) et "bleu clair" (aléa avec prise en compte du changement climatique) du PPRSM d'Andernos-les-Bains approuvé par arrêté du 19 avril 2019. Le projet aura une incidence neutre ou positive (renforcement des installations portuaires) vis-à-vis des risques potentiels de submersions marines. Il respecte les prescriptions liées aux zones concernées du règlement du PPRSM d'Andernos-les-Bains.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet (phase travaux et d'exploitation) n'est pas susceptible d'engendrer de risques sanitaires. En effet, la pollution bactériologique sera limitée par l'absence d'augmentation des capacités du port et par la mise en place d'un système de collecte des eaux noires. Il n'est pas concerné par des risques sanitaires.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En période de travaux, les flux de transports générés par les travaux seront liés aux livraisons/évacuation de matériaux et matériels par camions et au déplacements du personnel (véhicules légers). Ils seront limités à la durée du chantier et en partie compensés par l'absence de circulation des usagers en raison de l'évacuation du port. En phase d'exploitation, les capacités du port restant similaires, le trafic routier et maritime généré par le projet ne sera pas supérieur au trafic actuel.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Selon les études sonores réalisées, l'impact sonore du trafic maritime du port est négligeable en comparaison au trafic routier. Les capacités du port restant identiques, en phase d'exploitation l'impact sonore des navires restera négligeable. Pour la même raison, en phase d'exploitation l'impact lié au trafic routier restera similaire à la situation actuelle. En phase chantier, le bruit généré par le projet sera lié aux engins de chantier et au trafic. Cet impact sera limité dans le temps et restera a priori de faible intensité par l'utilisation de matériels respectant les normes en vigueur.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet (phase travaux et d'exploitation) n'est pas susceptible d'engendrer des odeurs.</p> <p>Il n'est pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, le projet générera quelques vibrations liées à l'utilisation d'engins de chantiers et à certaines opérations spécifiques des travaux. Néanmoins, ces nuisances resteront limitées avec l'utilisation de matériels en bon état et répondant aux normes en vigueur. Elles seront limitées à la durée du chantier.</p> <p>En phase d'exploitation, la capacité du port étant conservée, les vibrations éventuellement liées à l'exploitation du port, resteront du même ordre de grandeur qu'en l'état actuel.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, il n'est pas prévu d'émission lumineuse particulière. En phase d'exploitation, des lampadaires, de capacité lumineuse adaptée et raisonnable, seront implantés de façon à éclairer prioritairement les zones de stationnements et voiries limitrophes au port ainsi que les cheminements piétons créés.</p> <p>Les voiries limitrophes du port sont actuellement équipées d'éclairage public.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les rejets atmosphériques seront faibles et liés au trafic routier (personnel, approvisionnement, évacuation) et au fonctionnement des engins de chantier (gaz d'échappement).</p> <p>En phase d'exploitation, les rejets atmosphériques peuvent être liés à l'utilisation motorisée des navires et au trafic des usagers portuaires mais les capacités du port n'étant pas augmentées, les rejets resteront du même ordre de grandeur. Le projet n'est pas de nature à entraîner une dégradation de la qualité de l'air.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les eaux pluviales seront, comme actuellement, directement rejetées dans le port.</p> <p>En phase d'exploitation, les espaces extérieurs réaménagés (voiries/parkings) seront équipés de système de collecte et de traitement (séparateurs à hydrocarbures) des eaux pluviales avant rejet dans le port.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les effluents générés par le chantier seront uniquement des eaux usées (sanitaires de chantier). Les toilettes de chantier seront, soit équipées d'un système de collecte et de traitement autonome, soit raccordées au réseau d'eau usées existant. En phase d'exploitation, le port sera équipé de sanitaires dimensionnées en fonction de la capacité d'accueil et les eaux usées seront raccordées au système d'assainissement collectif. Un système de collecte des eaux noires avec rejet dans le réseau d'assainissement sera également mis en place pour les effluents des navires.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les démolitions et les travaux de constructions généreront divers déchets de chantiers (principalement inertes et DIB). Ceux-ci seront triés et éliminés conformément à la réglementation (filiales de valorisations locales en priorité). En phase d'exploitation, l'activité génère divers types de déchets (ordures ménagères, emballages, déchets fermentescibles, déchets spéciaux solides ou liquides liées à l'activité nautique). Ils seront stockés, collectés, éliminés et/ou valorisés conformément à la réglementation. Des bacs de collecte spécifiques et sélectifs seront disponibles sur le port.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé sur le périmètre de protection d'un monument historique. Il est en revanche localisé sur une zone archéologique préventive et à ce titre à fait l'objet de fouilles préventives organisées par l'INRAP en mars avril 2016 (rapport de mars 2017). Le projet prévoit la conservation des principaux espaces paysagers aux abords du port (plages, espaces verts arborés, pelouses boisés de fond de plages) ainsi qu'une intégration paysagère.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera, en phase d'exploitation, aucune modification des usages du port et des espaces alentours : les capacités d'accueil du port de plaisance seront conservées, les plages voisines ne seront pas impactées (usages récréatifs conservés), les activités de pêche et d'ostréicultures du bassin non concernées. L'usage du port sera néanmoins momentanément perturbé durant les travaux, qui pourront éventuellement générer aussi quelques nuisances pour les riverains.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

En phase d'exploitation, dans sa conception, le projet a déjà intégré un certain nombre de mesures visant à éviter les incidences sur l'environnement et les nuisances sur le voisinage. En effet, ces mesures découlent principalement du retour d'expérience d'un ancien projet (2012-2013) abandonné qui visait à agrandir le port du Bety. Ainsi le projet a été revu et la principale mesure d'évitement mise en œuvre a été de réduire son envergure : réaménagement des installations dans l'objectif de sécuriser les conditions d'amarrage et d'accès aux navires et de revaloriser le patrimoine portuaire sans modifier les capacités d'accueil : le projet ne crée donc aucune incidence supplémentaire sur l'environnement liée à l'exploitation du site et à la quantité de navires présents dans le port. Le nouveau projet s'inscrit dans l'emprise du port actuel et conservera donc les différents éléments naturels et de paysage voisins du site (plage, arrière plage boisée) ainsi que tous les arbres dont certains accueillant le Grand Capricorne. Des améliorations seront apportées à la gestion courante du port : sanitaires, gestion des eaux noires, collecte et traitement des eaux pluviales, aménagements paysagers.

De nombreuses mesures, d'ordre organisationnelles, techniques et de prévention des pollutions accidentelles seront également suivies en phase travaux afin de limiter les incidences du projet sur l'environnement.

cf. Annexe 13

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard des différentes études déjà menées, notamment dans le cadre d'un ancien projet abandonné, et du retour d'expérience tiré de celui-ci, un nouveau programme d'aménagement plus modeste inclus dans l'emprise du port actuel et sans agrandissement des capacités d'accueil a été défini en vue de limiter ses incidences sur l'environnement. Ainsi, les principales problématiques identifiées initialement ont été intégrées dans la conception de ce projet : conservation des tous les arbres et notamment ceux accueillant le Grand Capricorne, évitement des arrières plages boisées constituant des éléments paysagers à enjeu local, intégration paysagère du projet, aménagement d'une promenade piétonne avec espaces verts, amélioration de la gestion courante du port pour limiter les rejets de polluants, sécurisation des installations et des abords, revalorisation du patrimoine portuaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Description du projet de travaux d'aménagement du Port du Bety Annexe 8 : Plan de localisation des zones d'inventaires et de protection d'espaces naturels Annexe 9 : Plan de localisation des éléments de patrimoine Annexe 10 : Plan de localisation des zones humides Annexe 11 : Risques naturels Annexe 12 : Plan de localisation des captages d'eau potable et des périmètres de protection associés Annexe 13 : Mesures destinées à éviter ou réduire les effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Audenge

le,

12 juillet 2019

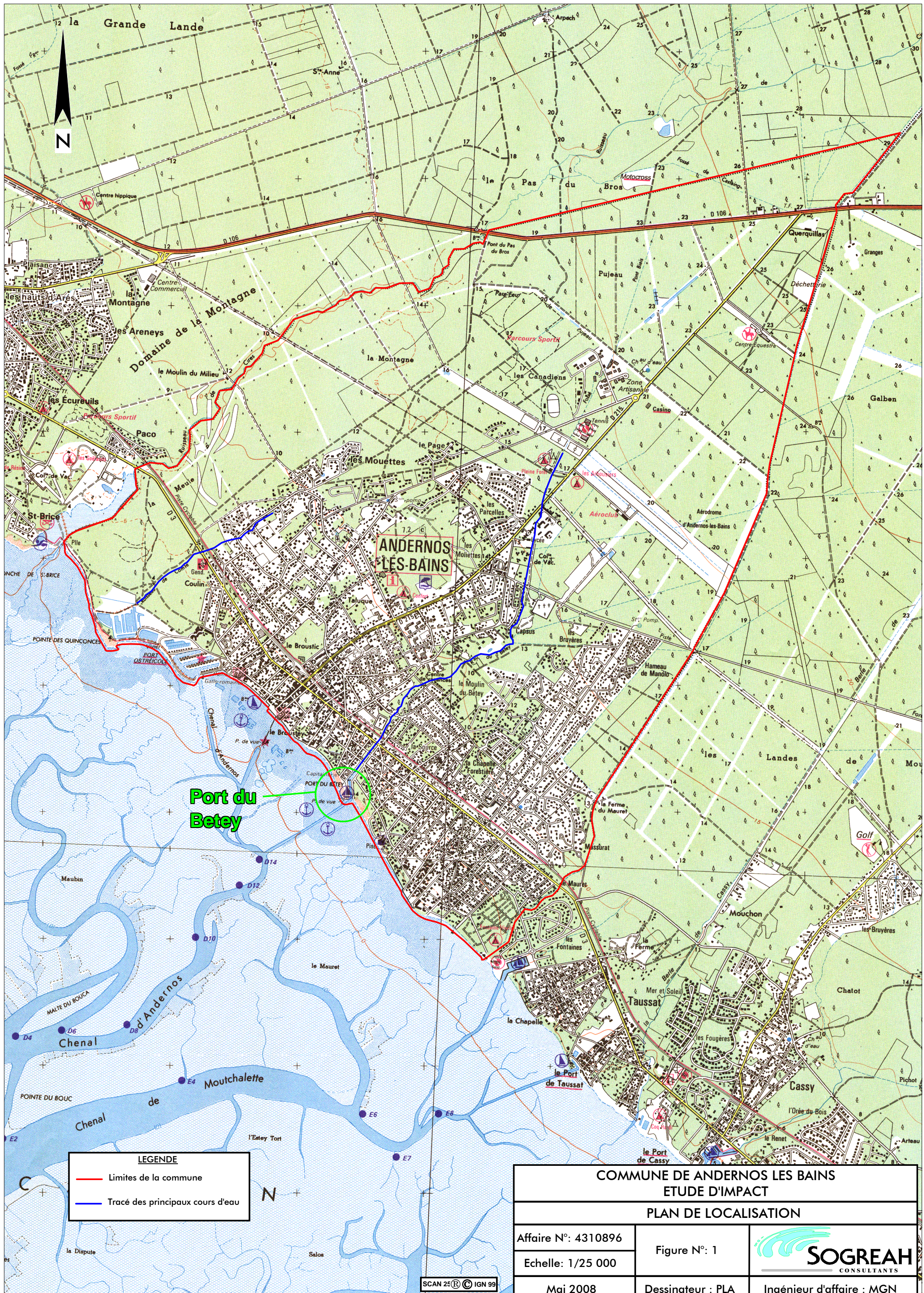
Syndicat Mixte des Ports
du Bassin d'Arcachon

Le Directeur
Cyril Clement

Signature



Annexe 2 : Plan de situation




Port du Bety

LEGENDE	
—	Limites de la commune
—	Tracé des principaux cours d'eau

**COMMUNE DE ANDERNOS LES BAINS
ETUDE D'IMPACT**

PLAN DE LOCALISATION

Affaire N°: 4310896	Figure N°: 1	
Echelle: 1/25 000		
Mai 2008	Dessinateur : PLA	Ingénieur d'affaire : MGN

Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation

La localisation cartographique des prises de vue est présentée sur le plan de l'annexe 5.



1 : Vue générale du site et de son environnement depuis la promenade du Port de Plaisance en direction du Nord-est
(GoogleMaps 05/2016)



2 : Vue générale du site et de son environnement depuis la promenade du Port de Plaisance en direction du Sud-est
(GoogleMaps 05/2016)



3 : Vue générale du site et de son environnement depuis l'avenue du Bety en direction du Nord-est (06/2019)



4 : Vue du site et de son environnement depuis l'avenue du Bety en direction du Sud-est (06/2019)



5 : Vue du port et de son environnement depuis l'avenue du Bety en direction du Sud-ouest (06/2019)



6 : Vue du site et de son environnement depuis l'avenue du Bety en direction du Sud (06/2019)



7 : Vue du site et de son environnement depuis l'avenue du Bety en direction du Sud (06/2019)



8 : Vue du site et de son environnement depuis l'avenue du Bety en direction du Nord (06/2019)



9 : Vue du site et de son environnement depuis l'avenue du Bety en direction du Nord-ouest (06/2019)



10 : Vue du site et de son environnement depuis l'avenue du Betey en direction du Nord (06/2019)

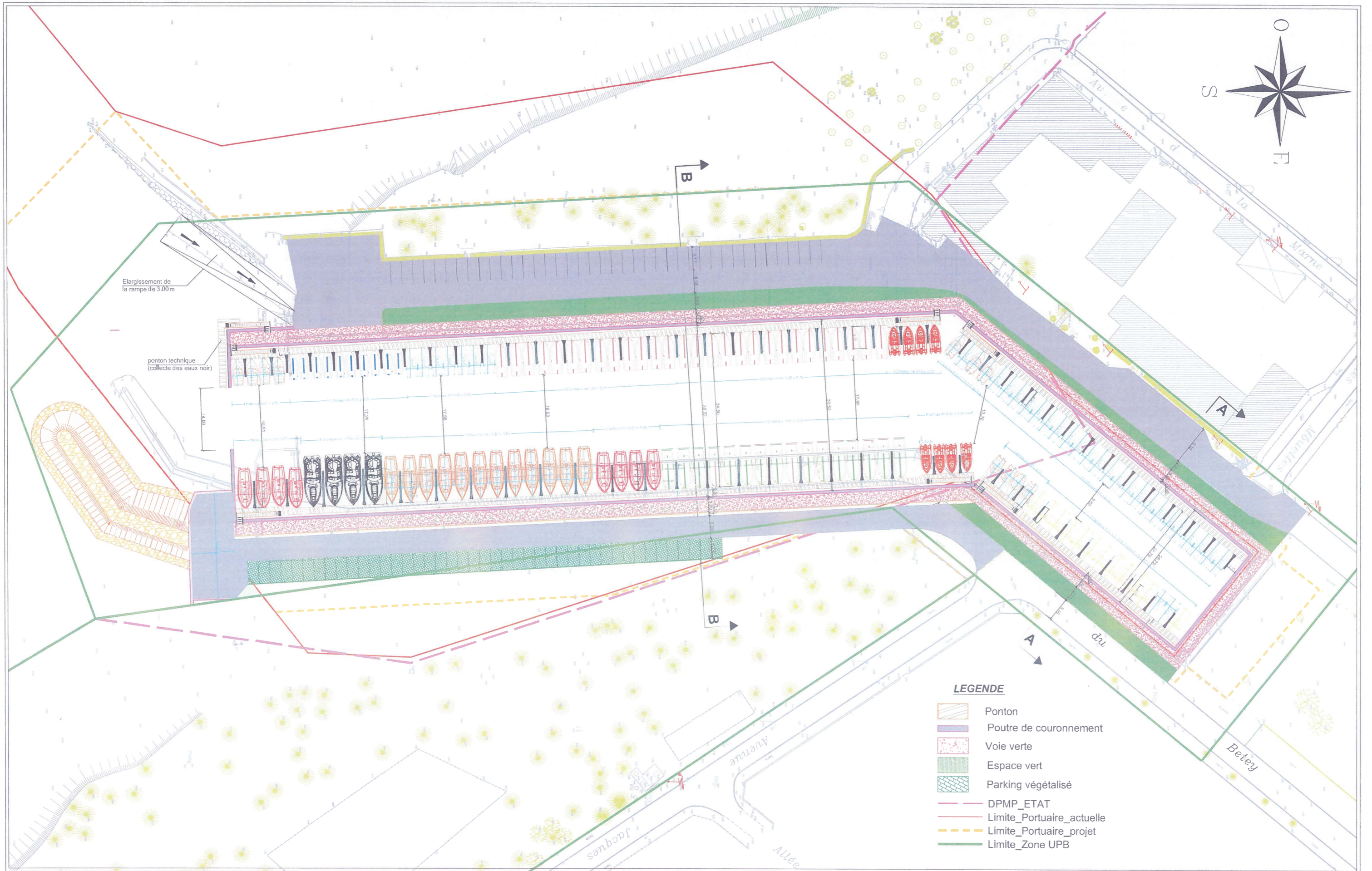


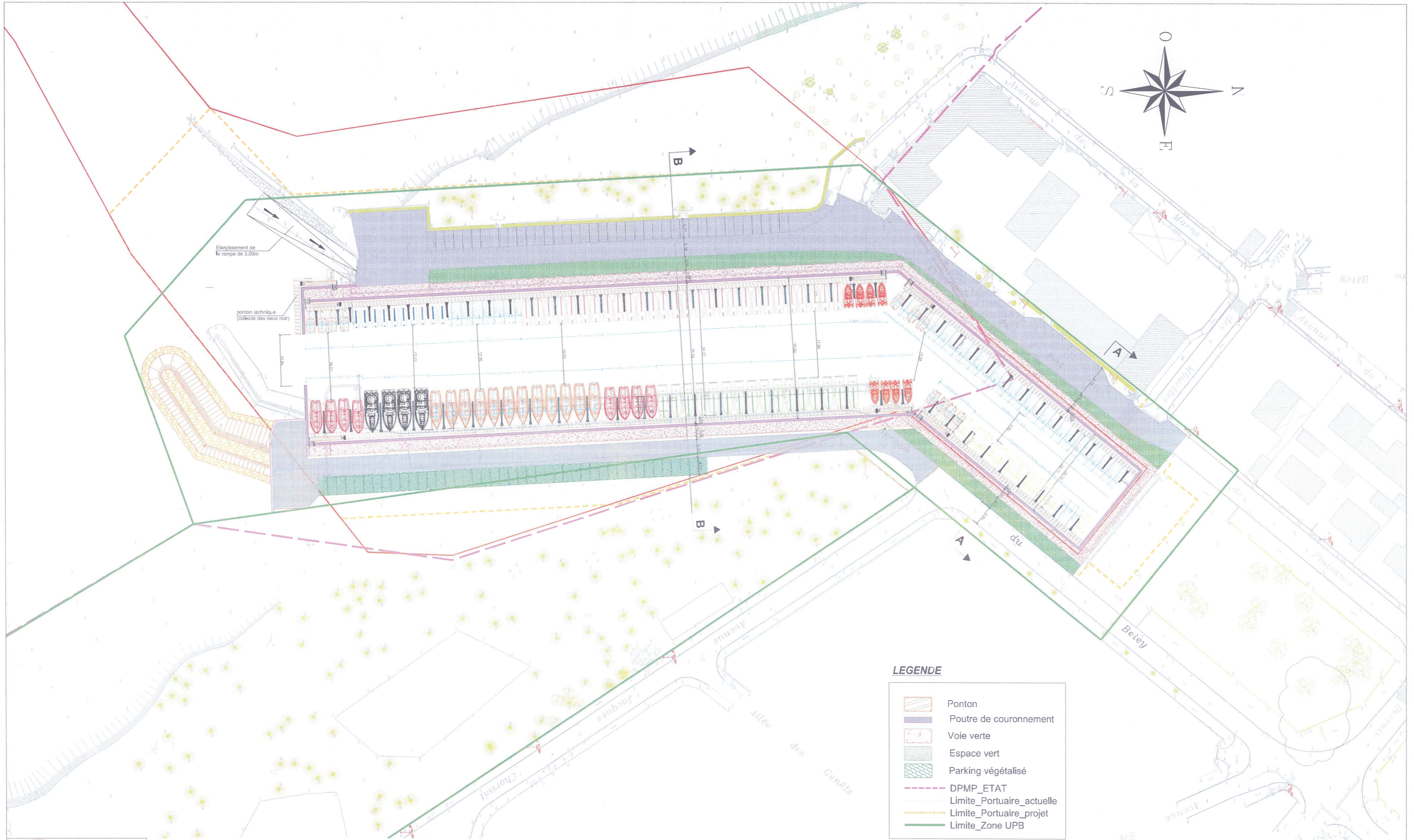
11 : Vue de la darse du port et de son environnement en direction du Sud-ouest (06/2019)



12 : Vue du port et de son environnement depuis le chenal en direction du Nord (06/2019)

Annexe 4 : Plans du projet





Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon
 47 Avenue de Cerf
 33980 AUDENGE

VUE EN PLAN

Aménagement quai










N° 05

ECH : 1/500°

Date: 25/06/2019

ANDERNOS LES BAINS
 PORT DE BETEY

LEGENDE

-  Ponton
-  Poutre de couronnement
-  Voie verte
-  Espace vert
-  Parking végétalisé
-  DPMP_ETAT
-  Limite_Portuaire_actuelle
-  Limite_Portuaire_projet
-  Limite_Zone UPB

Annexe 5 : Plan des abords du projet

Le plan est présenté sur un fond de photographie aérienne datant de 2015.

La localisation cartographique des prises de vues numérotées en Annexe 3 sont reportées sur ce plan.

Le plan présente l'occupation des sols autour du site avec les plans d'eau et cours d'eau du secteur d'étude.

Au droit du site, le terrain est occupé par les installations du port du Bétey dans sa configuration actuelle.



Annexe 6 : Plan de localisation des zones NATURA 2000 (et évaluation des incidences)

Le terrain d'étude (la darse portuaire uniquement) est implanté au droit de la zone Natura 2000 formée par le Bassin d'Arcachon, classée à la fois au regard de la directive Oiseaux et au regard de la directive Habitat faune flore :

- Directive Oiseaux : Bassin d'Arcachon et Banc d'Arguin ;
- Directive Habitats : Bassin d'Arcachon et Cap Ferret.



- **Description des sites NATURA 2000**

Le Bassin d'Arcachon d'une superficie de 22 684 ha dont environ 93 % sur le domaine public maritime, est recensé en tant que Site d'Intérêt Communautaire pour l'avifaune. C'est également un lieu de ponte, d'éclosion et de croissance pour de nombreuses espèces de poissons marins.

Vaste lagune semi fermée à salinité variable découvrant de grandes surfaces de vasières, la Bassin d'Arcachon se caractérise par la présence de plantes rares au niveau national et par son rôle fondamental pour l'accueil de l'avifaune : c'est un site d'importance internationale pour la reproduction, l'alimentation, l'hivernage ou la migration de certaines espèces.

Le Bassin d'Arcachon est le seul abri au sud de l'estuaire de la Gironde et présente le plus grand herbier à Zostères (*Zostera noltii*) d'Europe, une mosaïque de différents types d'habitats et une forte diversité biologique.

Les herbiers jouent un rôle important dans les cycles des nutriments, ils offrent une zone d'abris, de repos, de nourricerie, de refuge pour l'avifaune marine et l'ichtyofaune et participent à l'oxygénation de la lagune. Une grande diversité d'invertébrés est enregistrée dans les herbiers, notamment des mollusques et des crustacés. La présence de dunes hydrauliques sous-marines et de bancs découverts, de zones de frayères et de nurseries de poissons offrent des zones d'alimentations importantes pour les oiseaux d'eau et marins.

L'embouchure du bassin, qui est couvert de sédiments sableux, est un habitat important pour plusieurs espèces de poissons benthiques. De plus, il abrite des poissons migrateurs pour une grande partie de leur cycle.

La lagune abrite une importante communauté d'oiseaux d'eau d'origine européenne (100000 oiseaux d'eau) pendant l'hiver dont les Sternes Caugek. Le Banc d'Arguin est classé dans la catégorie des secteurs sensibles pour le développement et la croissance de cette espèce pendant la saison estivale ainsi que pour les puffins des Baléares, espèce classée par l'UICN en danger critique d'extinction.

Au cours de ces dernières années la Tortue Caouanne et la Tortue de Kemp ont été observées régulièrement à l'intérieur du Bassin d'Arcachon (à l'Ouest principalement dans les sédiments sableux). La Tortue Luth est observée dans l'embouchure du bassin pendant la période estivale.

Enfin, le Bassin d'Arcachon est une zone à proximité de secteurs de fréquentation régulière de Grands dauphins et de Dauphins communs et depuis quelques années il y a eu des observations ponctuelles de phoques sur le banc d'Arguin.

Le site du Bassin d'Arcachon se compose de :

Classes d'habitats	Couverture
Mer, Bras de Mer	75%
Marais salants, Prés salés, Steppes salées	11%
Rivières et estuaires soumis à la marée, vasières et bancs de sable, lagunes	5%
Dunes, Plages de sables, Machair	2%
Prairies semi-naturelles humides, prairies mésophiles améliorées	2%
Forêts caducifoliées	2%
Forêts de résineux	2%
Eaux douces intérieures (eaux stagnantes et eaux courantes)	1%

Extrait <http://inpn.mnhn.fr/>

11 habitats d'intérêt communautaire, dont 1 prioritaires (signalés par *) ont été répertoriés sur le site (données FSD INPN). Les habitats naturels recensés selon la terminologie de l'annexe I de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 sont les suivants :

Intitulé	Couverture
Replats boueux ou sableux exondés à marée basse	46%
Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine	34%
Dunes boisées des régions atlantique, continentale et boréale	10%
Végétation annuelle des laisses de mer	2%
Dunes mobiles embryonnaires	2%
Prés salés atlantiques (Glauco-Puccinellietalia maritimae)	1%
Dunes mobiles du cordon littoral à Ammophila arenaria (dunes blanches)	1%
Prés à Spartina (Spartinion maritimae)	1%
Végétations pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses	1%
Récifs	0,01%
Lagunes côtières*	0%

Extrait <http://inpn.mnhn.fr/>

Ce site est particulièrement important d'un point de vue écologique par rapport à sa faune résidente ou migratrice. Le Bassin d'Arcachon abrite des cistudes d'Europe (*Emys orbicularis*), des grands dauphins (*Tursiops truncatus*), des loutres (*Lutra lutra*), des Vespertillons de Bechstein (*Myotis bechsteini*) et des visons d'Europe (*Mustela lutreola*). Notons pour le Grand Dauphin, qu'un groupe sédentaire de 6 individus avait élu domicile dans le Bassin d'Arcachon. Cependant, depuis 2002, ce groupe a disparu. Le Grand Dauphin n'est donc plus présent dans le Bassin (source SEPANSO) mis à part de brèves incursions, en particulier dans les passes. Toutes ces espèces sont visées à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil.

D'autres espèces importantes sont encore mentionnées :

- L'huître plate (*Ostrea edulis*) qui relève d'une convention internationale ;
- L'anguille européenne (*Anguilla anguilla*), espèce menacée, qui relève d'une convention internationale et figure sur la liste rouge nationale ;
- L'hippocampe à museau court (*Hippocampus hippocampus*) qui relève d'une convention internationale ;
- L'hippocampe moucheté (*Hippocampus guttulatus*) qui figure sur la liste rouge internationale ;
- La tortue luth (*Dermodochelys coriacea*), espèce menacée, qui relève d'une convention internationale et figure sur les listes rouges nationale et internationale ainsi qu'aux annexes IV et V de la directive Habitat.

Plus de 100 espèces d'oiseaux sont recensés dans l'inventaire de la ZPS et visées à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil. Une partie de ces espèces est également visée à l'Annexe I de la directive 79/409/CEE du Conseil :

Fonctions du site	Espèces
Reproduction, hivernage, étape migratoire	Aigrette garzette (<i>Egretta garzetta</i>), Bihoreau gris (<i>Nycticorax nycticorax</i>), Busard des roseaux (<i>Circus aeruginosus</i>), Cigogne blanche (<i>Ciconia ciconia</i>), Martin-pêcheur (<i>Alcedo atthis</i>)
Reproduction, étape migratoire	Bondrée apivore (<i>Pernis apivorus</i>), Circaète Jean le Blanc (<i>Circaetus gallicus</i>), Echasse blanche (<i>Himantopus himantopus</i>), Engoulevent d'Europe (<i>Caprimulgus europaeus</i>), Gorge bleue à miroir (<i>Luscinia svecita</i>), Milan noir (<i>Milvus migrans</i>), Pie-grièche écorcheur (<i>Lanius collurio</i>)
Hivernage, étape migratoire	Avocette élégante (<i>Recurvirostra avosetta</i>), Busard Saint-Martin (<i>Circus cyaneus</i>), Faucon pèlerin (<i>Falco peregrinus</i>), Grand cormoran (<i>Phalacrocorax carbo</i>), Grande aigrette (<i>Egretta alba</i>) Mouette mélanocéphale (<i>Larus melanocephalus</i>), Spatule blanche (<i>Platalea leucorodia</i>)
Etape migratoire	Alouette lulu (<i>Lullula arborea</i>), Balbuzard pêcheur (<i>Pandion haliaetus</i>), Bruant ortolan (<i>Emberiza hortulana</i>), Busard cendré (<i>Circus pyrgus</i>), Butor étoilé (<i>Botaurus stellaris</i>), Chevalier sylvain (<i>Tringa glareola</i>), Cigogne noire (<i>Ciconia nigra</i>), Combattant varié (<i>Philomachus pugnax</i>), Faucon émerillon (<i>Falco colombarius</i>), Grue cendrée (<i>Grus grus</i>), Guifette moustac (<i>Chlidonias hybridus</i>), Guifette noire (<i>Chlidonias niger</i>), Héron pourpré (<i>Ardea purpurea</i>), Ibis falcinelle (<i>Plegadis falcinellus</i>), Milan royal (<i>Milvus milvus</i>), Outarde canepetière (<i>Tetrax tetrax</i>), Phalarope à bec étroit (<i>Phalaropus lobatus</i>), Phragmite aquatique (<i>Acrocephalus paludicola</i>), Pipit rousseline (<i>Anthus campestris</i>), Pluvier doré (<i>Pluvialis apricaria</i>), Sterne caspienne (<i>Sterna caspia</i>), Sterne caugek (<i>Sterna sandvicensis</i>), Sterne hansel (<i>Gelochelidon nilotica</i>), Sterne naine (<i>Sterna albifrons</i>), Sterne pierregarin (<i>Sterna hirundo</i>)
Hivernage	Hibou des marais (<i>Asio flammeus</i>)

La vulnérabilité de ces espaces NATURA 2000 (de leurs habitats et espèces d'importance) est liée aux risques de pollution (dégradation de la qualité de l'eau), à l'artificialisation des berges (ou à leur mauvais entretien) et de la côte et au dérangement des espaces de nidification ou de gagnage, notamment en raison des activités humaines (trafic maritime, pêche, activités nautiques, urbanisation excessive). Le bassin présente une sensibilité aux pollutions agricoles, urbaines et aux activités halieutiques excessives. Il est aussi vulnérable à l'ensablement ainsi qu'à la mauvaise gestion des espèces invasives.

- **Typologie d'habitat naturel de la zone d'étude**

Parmi les typologies d'habitats naturels décrits par l'INPN, constituant le site NATURA 2000 du Bassin d'Arcachon, la zone d'étude peut grossièrement être rapprochée de l'habitat communautaire défini comme « Replat boueux ou sableux exondés à marée basse ».

Les replats boueux ou sableux exondés à marée basse (codifié n°1140 du code Corine Biotope) correspondent à un habitat générique de la zone de balancement des marées (estran), c'est-à-dire aux étages supralittoral (zone de sable sec) et médiolittoral (zone de rétention et de résurgence). Ce sont des sables et vases des côtes océaniques, des chenaux et des lagunes associées, non submergés durant la marée basse, dépourvus de plantes vasculaires mais habituellement colonisés par des algues bleues et des diatomées. Ils ont une grande importance comme lieux de gagnage d'anatidés et de limicoles.

L'habitat présente des variations en fonction de l'amplitude des marées, de son profil topographique, de l'action hydrodynamique (vague, houle), de son mode d'exposition (battu, abrité) et donc de la granulométrie du substrat, ainsi que de la quantité de débris algaux.

Selon leurs caractéristiques locales, les replats boueux ou sableux exondés à marée basse peuvent présenter des populations d'invertébrés relativement abondantes et diversifiées qui peuvent constituer les proies d'une faune aquatique (crabes et poissons) à marée haute et des oiseaux à marée basse.

Sur le plan économique et social, ces milieux ont une vocation multiple et sans cesse renouvelée : halieutique (mytiliculture, vénériculture, cardiculture), touristique (plages), récréative (pêche à pied), sportive (chars à voile...). D'autre part, ils font aussi l'objet d'exploitations directes par extraction de sable (à des fins de construction, pour l'agriculture...).

De manière générale, ils sont soumis à de forts impacts d'origine anthropique principalement : apports croissants de matière organique (effluents, traités ou non, eaux usées, etc.) sur le littoral (eutrophisation) avec proliférations d'algues macrophytes (« marées vertes ») et modifications qualitatives des peuplements ; pollutions en hydrocarbures ou échouage d'objet flottants de toute sorte (macrodéchets).

Si elle se rapproche sur quelques aspects de la typologie des replats boueux ou sableux exondés à marée basse, la zone d'étude, inclus dans le périmètre des sites NATURA 2000 du Bassin d'Arcachon, ne constitue pas à proprement parlé une zone d'habitat naturel puisqu'il s'agit d'une zone portuaire aménagée par l'homme. Ses vocations principales sont économiques et touristiques (activités portuaires de loisirs).

La darse est soumise aux variations des marées, présente un profil topographique relativement plat, est relativement abritée des principaux événements hydrodynamiques. Elle présente des dépôts sédimentaires assez importants avec une granulométrie principalement vasarde, plus ou moins sableuse, chargés en matière organique, dépourvus (ou quasiment) de végétation et de macrofaune.

En l'absence de caractérisation biosédimentaire à l'intérieur du port, mais compte tenu de leur nature, de leur localisation et de leur mode de dépôt, en corrélation avec le classement des ports en zone D de salubrité, la biomasse et la richesse biologique des sédiments de la darse (d'un point de vue faunistique comme floristique) peut raisonnablement être considérée comme faible, sans intérêt patrimonial particulier, avec la présence d'espèces tolérantes à l'envasement, à l'enrichissement du milieu en matière organique, voire à un certain degré de pollution.

Les quais constituent des milieux anthropiques, aménagés pour les activités de plaisance. Compte tenu de leurs caractéristiques, ces milieux ne sont pas propices à l'évolution d'espèces végétales ou animales (hormis quelques espèces communes, peu sélectives).

- **Espèces potentielles dans la zone d'étude**

Les replats boueux ou sableux exondés à marée basse sont des habitats pour des populations d'invertébrés potentiellement abondantes et diversifiés, selon les conditions locales, constituant ainsi des écosystèmes pouvant attirer faune aquatique et oiseaux.

En revanche, ils n'hébergent pas d'espèces marines protégées au niveau national. Ils sont cependant susceptibles d'accueillir momentanément l'ensemble des espèces d'oiseaux recensées dans la Zone de Protection Spéciale du Bassin d'Arcachon.

La zone d'étude, localisée en milieu portuaire, se situe en dehors des biotopes existants en aval des ports et d'une partie des chenaux, au droit de la slikke (unité biosédimentaire émergée à marée basse à fonds sablo vaseux occupés par des herbiers de zostères avec de nombreux invertébrés de l'étage supra littoral) et du schorre (platier sablo-vaseux en fond de chenal aval).

D'après les observations, elle semble dépourvue d'espèce végétale contrairement aux zones de schorres qui abritent notamment 13 espèces végétales majeures. La faune benthique étudiée sur la plage voisine est peu diversifiée (8 espèces) et constituée d'espèces communes : 3 annélides (*Arenicola marina*, *Eteone longa*, *Nereis diversicolor*), 2 mollusques (*Abra segmentum*, *Hydrobia ulvae*) et 3 crustacés (*Bathyporeia sarsi*, *Corophium sp.*, *Eurydice pulchra*).

Pour les espèces marines, les surfaces au voisinage du site d'étude peuvent être potentiellement exploitées, à marée haute, par quelques espèces communes comme le Crabe enragé et des poissons tels le Muge, le Bar, la Daurade, la Sole, la Plie. Parmi les oiseaux observés à proximité de la zone d'étude, il peut être cité quelques laridés comme la Mouette rieuse, les Goélands argenté, brun et leucophaé qui fréquentent les surfaces découvertes à marée basse ou encore l'Aigrette garzette, le Moineau, le Bécasseau variable et le Grand Gravelot.

La zone portuaire se caractérise comme un milieu anthropique et potentiellement dégradé par les activités humaines qui peuvent donc contrarier la tranquillité d'espèces voulant s'y installer.

C'est la raison pour laquelle, même si ce milieu est potentiellement accessible à l'ensemble des espèces d'oiseaux recensées sur le bassin d'Arcachon, il ne s'agit pas d'un habitat particulièrement favorable à leur établissement (temporaire et même momentané) par comparaison avec d'autres milieux naturels (en aval des ports dans les prés salés ou encore certains boisements littoraux) : c'est principalement un lieu de passage pour l'avifaune.

Il ne s'agit pas non plus d'un milieu propice à l'établissement d'une faune marine riche et diversifiée (activités portuaires, faune benthique (nourriture) pauvre et peu diversifiée, zone non constamment immergée, qualité potentielle des eaux, etc.). Les espèces marines protégées ne s'observent pas dans les ports du bassin d'Arcachon, seules quelques espèces communes peuvent éventuellement y être répertoriées.

Sur les infrastructures des quais, quelques espèces sessiles communes peuvent se développer (algues, divers mollusques, etc.) ponctuellement ainsi que quelques crustacés communs (crabes) dans les enrochements.

- **Incidences du projet sur les sites NATURA 2000**

La zone d'étude est localisée en milieu portuaire et se situe en dehors des biotopes existants en aval des ports et d'une partie des chenaux. Compte tenu des observations réalisées et des connaissances actuelles sur les milieux portuaires, la zone d'étude ne possède pas d'enjeu écologique fort et notamment propres aux caractéristiques des sites NATURA 2000 étudiés.

La faune benthique est assez pauvre, peu diversifiée et sans intérêt patrimonial, la flore peu développée voire absente, les espèces piscicoles et avicoles n'ont ainsi que peu d'intérêt à évoluer dans ces zones, par ailleurs déjà impactées par les activités développées usuellement dans le port (sources de dérangement).

- **Incidences du projet sur les sites NATURA 2000 en phase d'exploitation**

La zone d'étude, localisée principalement dans le port du Bety, est « loin » de posséder l'ensemble des caractéristiques faunistiques et floristiques exceptionnelles du site NATURA 2000 dans lequel elle s'inscrit (en limite, à l'interface entre le milieu terrestre et le milieu maritime).

De plus, les caractéristiques du futur projet d'aménagement ne sont pas de nature à modifier sensiblement la situation ni les usages de la zone portuaire puisqu'il s'agit de travaux d'aménagement compris principalement à l'intérieur des installations nautiques existantes sans augmentation de capacité. Le plan d'eau du port sera légèrement augmenté d'environ 10 m au sud du quai existant (sur les espaces terrestres de voiries, parkings existants) ainsi que d'environ 15 m à l'ouest (autour du chenal de sortie du port).

En phase d'exploitation, le projet envisagé n'aura donc aucune incidence négative sur le site Natura 2000 par comparaison à la situation actuelle : pas de modification des habitats naturels de la zone NATURA 2000, pas de modification de la dynamique d'écoulement des eaux, etc.), et par conséquent pas de modification sur les espèces qui y sont installés ni sur le passage des oiseaux (pas de source de bruit complémentaire, pas d'obstacle au survol, etc.).

- **Incidences du projet sur les sites NATURA 2000 en phase travaux**

Seules les opérations d'aménagement pourront éventuellement avoir une incidence sur les habitats et les espèces du site NATURA 2000, éventuellement présents au droit de la zone d'étude.

Incidences sur l'habitat naturel

D'une manière générale, les travaux ne s'inscrivent pas véritablement dans une zone d'habitat naturel. Ils sont localisés en zone portuaire aménagée par l'homme.

D'après les caractéristiques des travaux envisagés, seule une partie sera effectuée à partir de la darse portuaire, les opérations étant majoritairement réalisées depuis l'espace terrestre du port. Dans le cadre des travaux, il n'est pas prévu de prélèvement d'eau ou de modification de la dynamique d'écoulement.

Il n'y a donc aucune incidence directe à retenir sur les habitats de la zone portuaire (peu d'enjeu sur un habitat anthropique non naturel).

Les potentielles menaces sur l'habitat principal de la zone d'étude pendant la phase travaux seraient donc uniquement liées à des événements accidentels ponctuels corrélables avec l'usage d'engins de chantier (fuite ou déversements d'hydrocarbures, d'huiles) ou à la dispersion accidentelle de déchets générés par les opérations et véhiculés en dehors du port vers le milieu naturel.

Incidences sur les espèces naturelles

L'analyse des incidences en phase travaux sur la faune et la flore de la zone d'étude a pris en compte :

- La faune benthique, vivant dans les sédiments du port, pauvre, commune et sans intérêt patrimonial ;
- La faune aquatique (poissons, etc.), uniquement à marée haute, même si le milieu portuaire ne constitue pas un habitat propice au développement de ces espèces ;
- L'avifaune, en tant que zone de passage.

Hormis quelques espèces algales communes qui peuvent se développer sur les infrastructures portuaires, aucune flore spécifique n'a été observée dans la zone d'étude.

Le milieu portuaire n'est pas un habitat favorable à l'établissement des espèces protégées identifiées dans les sites NATURA 2000 du bassin d'Arcachon (tortue luth, hippocampe, anguille, etc.) qui lui préféreront d'autres habitats naturels plus tranquilles, plus riches et donc plus propices à leur survie et leur évolution. **Les travaux n'auront donc par conséquent aucune incidence sur ces espèces protégées.**

Les travaux étant prévu majoritairement à partir du milieu terrestre, **les incidences sur la faune aquatique et benthique sont négligeables** (peu d'enjeu dans la darse portuaire, peu de remaniements, pas d'obstacle à l'écoulement des eaux, etc.), hormis en cas de pollution accidentelle.

La zone portuaire n'est pas non plus l'habitat le plus recherché par l'avifaune, très mobile, qui lui préférera d'autres milieux voisins, présents sur les sites NATURA 2000 du bassin d'Arcachon, plus tranquilles et dont le potentiel écologique est plus riche. La zone de travaux constitue principalement une zone de passage pour l'avifaune.

Aussi, la réalisation des travaux n'engendrera qu'une source limitée de nuisances pour ces espèces en raison principalement du bruit ou potentiellement de l'envol de poussières. Ces nuisances seront négligeables car temporaires et de courte durée, réversibles et limités à la zone d'étude.

Finalement, le risque principal des opérations sur les milieux naturels et les espèces d'intérêts des sites NATURA 2000 du Bassin d'Arcachon serait une pollution accidentelle liée aux travaux véhiculée par les eaux vers les zones naturelles en aval des ports.

- **Mesures compensatoires à prévoir pour les sites NATURA 2000**

Les mesures définies concerneront uniquement la phase de travaux, puisqu'aucun impact négatif n'a été relevé en phase d'exploitation.

L'évaluation des incidences du projet a mis en évidence l'absence d'impact majeur (irréversible et pérenne) sur les habitats et sur les espèces recensées sur les sites NATURA 2000 du Bassin d'Arcachon, susceptibles d'exister ou d'évoluer dans l'emprise du projet, principalement car la zone portuaire ne présente que de faibles caractéristiques des milieux naturels des sites NATURA 2000 et car les travaux seront principalement réalisés depuis l'espace terrestre du port et majoritairement à l'intérieur des installations existantes.

Les travaux ne devraient pas avoir de conséquence néfaste sur l'environnement marin. Il s'agira néanmoins de veiller à éviter les risques d'accidents (par exemple les fuites de carburant des engins de chantiers) en respectant un ensemble de mesures de prévention en phase travaux, qui doit permettre de limiter les risques de propagation de polluants en aval du port et éviter la dégradation des milieux naturels et des espèces d'intérêt identifié sur les sites NATURA 2000 du bassin d'Arcachon.

Concernant l'avifaune, les mesures suivantes seront mises en œuvre lors de la phase chantier afin d'atténuer les incidences (temporaires et réversibles) du projet liées notamment aux nuisances sonores :

- Le maître d'ouvrage obligera les entreprises mandatées pour les travaux à utiliser du matériel répondant aux normes et à la réglementation acoustique en vigueur, en bon état, de conception récente. Si nécessaire des mesures de réduction du bruit seront mises en place (capot de protection, équipements anti-vibrations, etc.) ;
- Les travaux seront réalisés uniquement en période diurne.

Annexe 7 : Description du projet de travaux d'aménagement du Port du Betey

AMENAGEMENT DU PORT DU BETEY

1-HISTORIQUE

Le port du Bety est implanté sur une zone estuarienne du fait du débouché du cours d'eau du Bety. Les premiers aménagements ont été la construction de cabanes et amarrage sur pieux par les ostréiculteurs. La configuration actuelle du port date de 1969 et dispose d'un plan d'eau de 7 050 m².

2 - CARACTERISTIQUES DU PORT

Il est constitué d'une darse unique formant un coude et pouvant accueillir 150 navires.

Dimensions et altimétries

	Darse Amont	Darse aval
Longueur à l'axe	80,30	146,15
Largeur	29,85	31,60
Longueur de quai Total : 501,60 ml	Sud : 74,05 m Nord : 87,65 m Fond de port : 29,90 m Total : 191,60 m	Sud : 140,90 m Nord : 151,30 m Retour musoir : 17,80 m Total : 310,00 m
Altimétrie quai en NGF	Sud : 3,16 m à 3,09 m (localisé 3,22 m) Nord : 3,13 m à 3,08 m	Sud : 3,15 m à 3,09 m Nord : 3,05 m à 3,10 m
Altimétrie chaussée en NGF	Sud : 3,79 m à 3,28 m Nord : 3,29 m à 3,25 m	Sud : 3,42 m à 3,24 m Nord : 3,36 m à 3,15 m
Bathymétrie	Amont : -0,40 m à -0,10 m Aval : -0,40 m à -0,30 m	Amont : -0,40 m à -0,30 m Aval : -0,70 m à -0,60 m

Les quais sont constitués de palplanches métalliques (l= 45 cm) avec un niveau de tirant (d=50 mm) à environ 1,50 m du couronnement, surmontées d'un couronnement en béton armé. Les tirants sont espacés, à priori, toutes les 4 paires soit 3,60 m.



Les bateaux sont amarrés, coté proue, sur des cross fixés aux quais, laissant coulisser l'amarre selon le niveau des marées ; et coté poupe, sur une chaîne mère.

L'accès aux navires, peu pratique, se fait à partir des échelles en mauvais état (problème de fixation et de corrosion).

3 - PROJET 2019

3 critères pour l'établissement du projet :

- 1- Sécurité (accès par échelle, vétusté des palplanches, échelles et cross amarrage),
- 2- Contraintes (PLU, reconnaissances archéologiques existantes, préservation des arbres du site)
- 3- Capacité du port (identique à celle actuelle soit entre 145 et 152 navires)

3.1 Programme prévisionnel

- 1- Maintien de la capacité actuelle du port soit entre 145 et 152 navires,
- 2- Assurer un amarrage sécurisé des bateaux (sur pontons et bras d'amarrage),
- 3- Améliorer l'accès aux bateaux (chenaux suffisamment larges),
- 4- Equipement des pontons en eau potable et électricité,
- 5- Equipements en sanitaire en rapport avec la capacité du port,
- 6- Collecte et traitement des eaux pluviales,
- 7- Places de stationnement à maintenir et traitement paysager coté sud, à organiser pour le stationnement des remorques coté nord,
- 8- Intégration paysagère et environnementale du projet,
- 9- Renforcement du ponton accueil, voire équipement avec potence handicapé,
- 10- Conservation de la cale existante ou réorientation pour un meilleur usage sécuritaire,
- 11- Intégration de dispositifs anti-ensablement éolien par les vents de noroît,
- 12- Collecte et traitement des eaux noires,
- 13- Maintien du rejet du Bety dans sa configuration actuelle, le remplissage amont à marée génère des chasses,
- 14- Les carénages ne sont pas prévus sur le port, la pratique n'existe pas actuellement sur le port du Bety (continuer à orienter sur le port Ostréicole d'Andernos).

3.2 Caractéristiques des navires

Longueur maximale : 12,00 m
Largeur maximale : 4,00 m
Tirant d'eau maximal : 1,00 m
Ne pas tenir compte du pied de pilote

3.3 Caractéristiques des chenaux intérieurs

Pour dimensionner les chenaux intérieurs et les accès au pontons : 1,5 L au minimum (1,75 L au maximum)
(Référence : « Les pontons de plaisance : guide de conception »)

Longueur navire	Largeur chenal
5,75 m	8,63 m à 10,06 m
6 m	9,00 m à 10,50 m
6,50 m	9,75 m à 11,375 m
7,50 m	11,25 m à 13,125 m
9 m	13,50 à 15,75 m
10,50 m	15,75 à 18,375 m
11,50 m	17,25 m à 20,125 m

3.4 Amarrages des navires

Sur bras d'amarrage

Longueur bateau (m)	Largeur navire	Largeur des postes (m) (entre 2 bras)	Longueur des bras
<= 5,75	<= 2,25	5,05	4
<= 6,00	2,26 à 2,50	5,55	4
<= 6,50	2,26 à 2,50	5,55	5
<= 6,50	2,51 à 2,75	6,05	5
6,50 à 7,50	2,51 à 3,00	6,55	5
7,50 à 9,00	2,76 à 3,00	6,60	6
7,50 à 9,00	3,01 à 3,25	7,10	6
9,00 à 10,50	3,26 à 3,50	7,75	7
10,50 à 11,50	3,51 à 3,75	8,25	8



3.5 Altimétries en NGF

Niveaux d'eaux	Couronnement	Cote de dragage	Cote immersion
Mini : -0,04 m maxi : + 2,86 m	+ 3,32 m	-1,30 m NGF en aval - 0,80 m NGF en amont	+ 4,35 m NGF

3.6 Données hydrauliques

Fréquence	Hs	H1/10	Tp
Clapot décennal	0,77 m	-	4 s
Clapot centennal	0,81 m	1,0 m	4s

3.7 Hypothèses géotechniques

Les remblais à l'arrière des palplanches seront réalisés en majorité avec des matériaux sableux issus des terrassements du chantier.

3.8 Surcharges d'exploitation

20 kpa soit 2 tonnes/m², permet l'intervention d'une petite grue

3.9 Corrosion des ouvrages métalliques

Durée de vie de 50 ans. Prévoir une surépaisseur
Si >50 ans rajouter une peinture

4- DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Les contraintes de respect du zonage du PLU et de mise en sécurité d'accès et d'amarrage des navires tout en maintenant au mieux la capacité du port et de gabarit existant des navires nécessitent d'étendre le port :

- vers l'ouest (vers la mer) de 15 m environ,
- vers le sud de 10 m avec destruction de l'ancien quai sud.

Le principe général de mise en sécurité des quais consiste à rempiéter les 4 autres quais par un quai en palplanches métalliques, ancrées en tête, à une distance de 1,25 m de l'ancien quai. La cote d'arase serait maintenue à +3,32 m NGF pour une longueur développée de 550 m.

La largeur de la darse amont sera de 26,80 m et celle aval de 38,50 m.

La sécurisation des amarrages et accès aux navires sera assurée par des pontons flottants, en 4 pannes de 1,50 m de largeur en section courante et de 2,00 m au droit des passerelles. Leurs accès sera assurée par 6 passerelles mobiles.

La nouvelle emprise du plan d'eau du port est de 8325 m² soit un accroissement de 1275 m² (+18 %).

Pour respecter un chenal navigable suffisant (1,5 x la longueur du plus grand navire dans le cas du chenal central) :

- l'ensemble de la darse amont accueillera des navires inférieurs à 6,00 m,
- le sud de la darse aval accueillera les plus grands navires compris entre 7,50 m et 12,00 m,
- et le nord de la darse aval accueillera des navires de 7,50 m à 4,50 m avec un positionnement compatible pour avoir une largeur suffisante de chenal.

Les amarrages seront réalisés avec des bras d'amarrage de longueur comprise entre 4,00 m et 8,00 m et de 30 cm maximum de largeur.

L'esplanade à l'extrémité ouest du quai sud serait reconstruite dans les mêmes dimensions (23,50 x 9,70 m) que celle existante avec une fonction d'aire de retournement et de détente coté chenal.

Le molle de protection situé à l'entrée sud-ouest du port sera reconstruit et renforcée en enrochement.

Un espace de promenade matérialisé par un revêtement de type béton désactivé sera réalisé le long des quais sur 3,00 m de large avec la mise en œuvre d'un garde-corps coté quai, d'éclairage public et d'espaces verts de l'autre côté sauf au niveau du quai sud-ouest.

Les voiries et stationnements (40 places) côté nord et sud-est resteront inchangés. Côté sud-ouest, la voirie sera identique dans ses dimensions mais déplacée de 10 m vers le sud sans impacter un seul arbre.

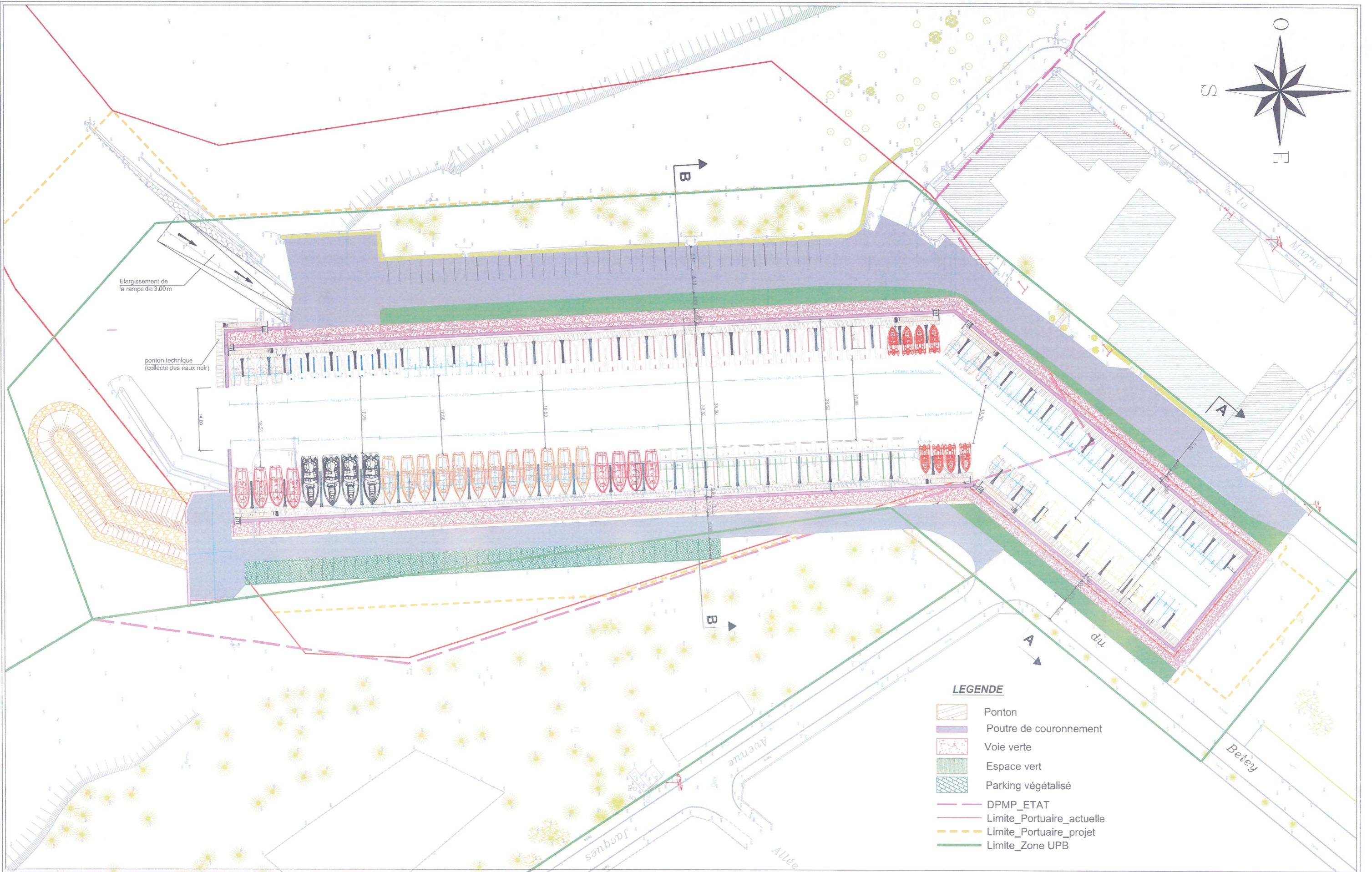
Enfin, 43 places de parkings paysagés seront créées le long de cette dernière voie.

Deux blocs sanitaires, un de part et d'autre du port, seront créés comprenant : 2 WC PMR, 2 lavabos et 4 urinoirs.

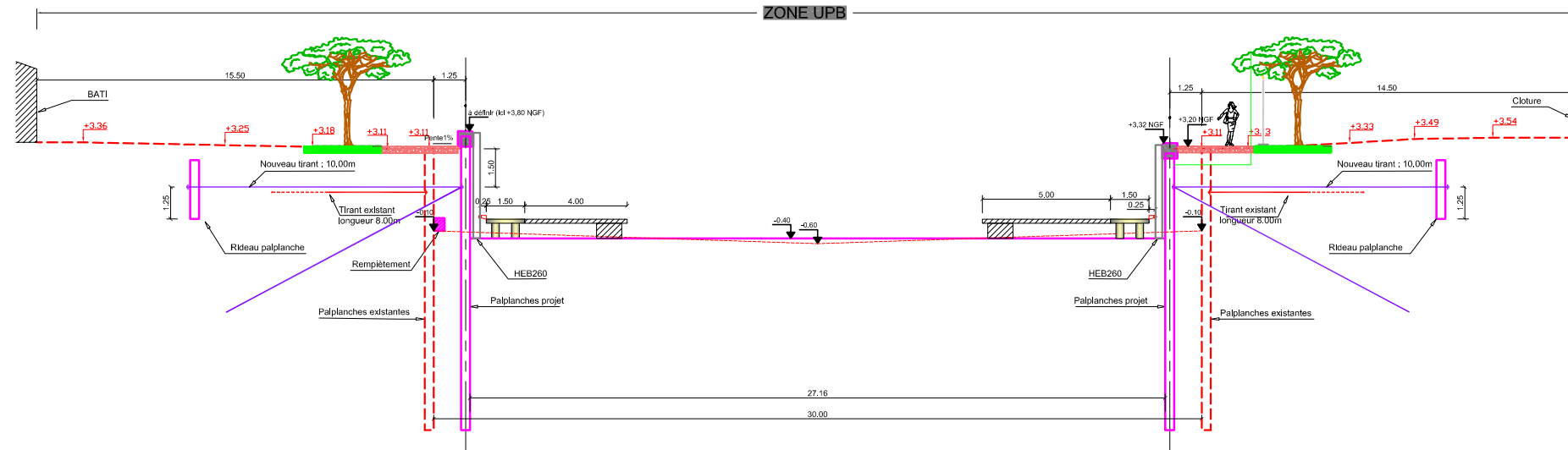
10 000 m³ de matériaux seront extraits et 400 m³ seront réemployés en remblais derrière le nouveau quai.

Capacité d'accueil :

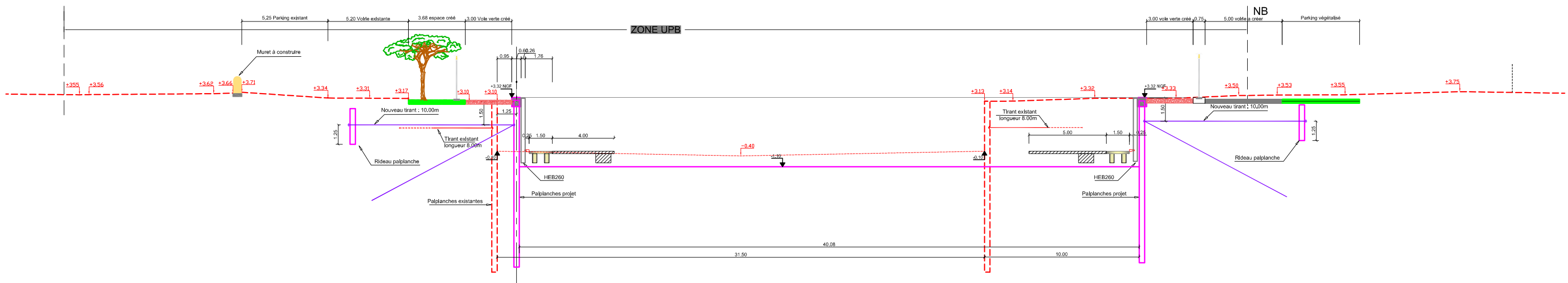
Longueur bateau (m)	Largeur navire	Nombre de navire	Longueur des bras	Nombre de bras
<= 5,75	<= 2,25	11	4	15
<= 6,00	2,26 à 2,50	19		
<= 6,50	2,26 à 2,50	33	5	36
<= 6,50	2,51 à 2,75	10		
6,50 à 7,50	2,51 à 3,00	28		
7,50 à 9,00	2,76 à 3,00	16	6	12
7,50 à 9,00	3,01 à 3,25	8		
9,00 à 10,50	3,26 à 3,50	12	7	6
10,50 à 11,50	3,51 à 3,75	4	8	2



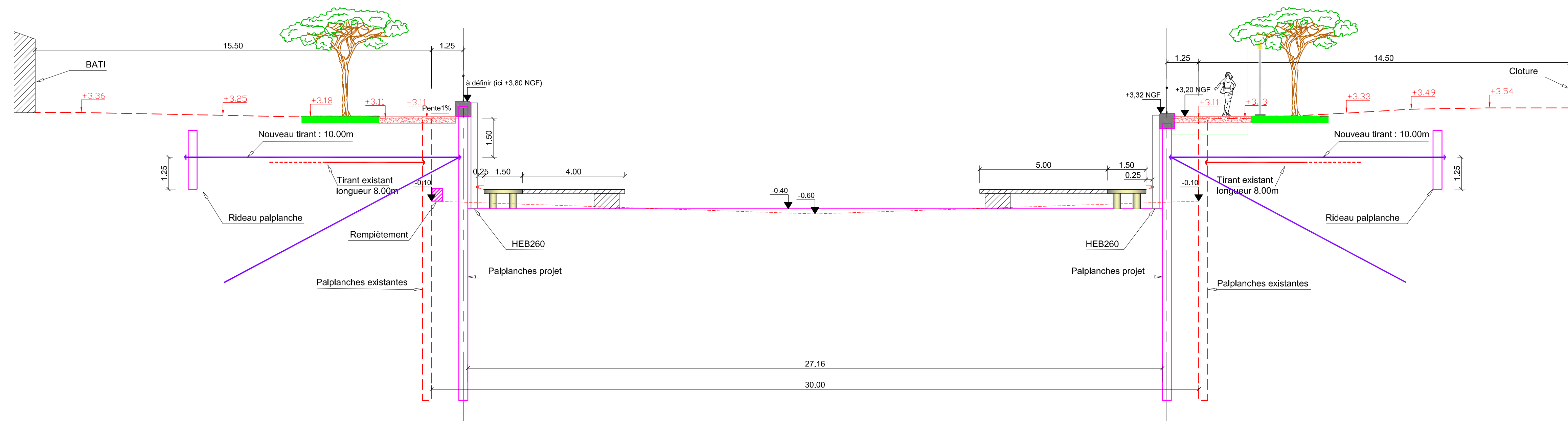
COUPE A-A



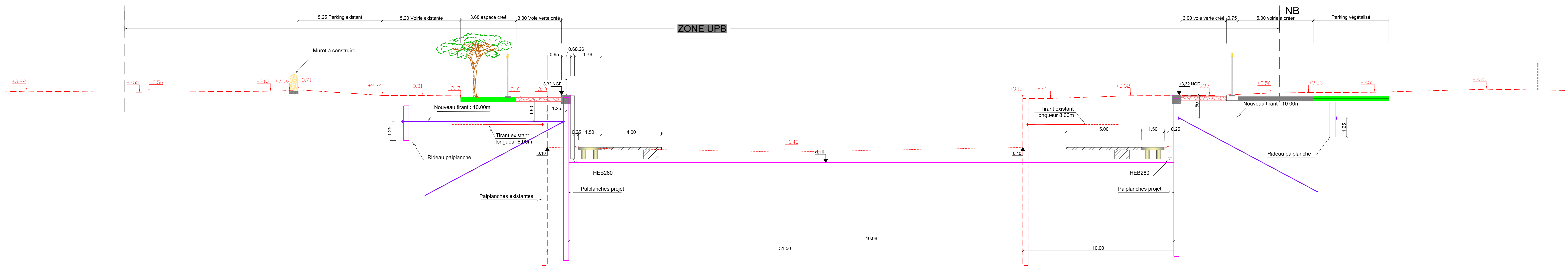
COUPE B-B



COUPE A-A



COUPE B-B



Annexe 8 : Plan de localisation des zones d'inventaires et de protection d'espaces naturels

Après consultation des bases de données de la DREAL Nouvelle Aquitaine, le site d'étude n'est pas implanté sur le périmètre d'un site naturel répertorié de type ZNIEFF, ZICO, etc. Il est en revanche inclus dans le périmètre du Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon.



ZNIEFF DE TYPE 1		
Nom de la zone	Distance au site	Caractéristiques principales
Conche Saint Brice et réservoirs à poisson de la Pointe des Quinconces	Environ 1800 m au nord-ouest	Secteur rivulaire du Bassin d'Arcachon ayant en partie conservé son aspect naturel, positionné entre les bourgs d'Arès et d'Andernos et alimenté par deux ruisseaux qui favorisent le développement de milieux humides ou inondables ; Peu d'espèces ou habitats rares et menacés ; Diversité des milieux présents sur une superficie réduite, caractère « naturel » contrastant avec les zones urbaines importantes, présence de plans d'eau permanents, d'eau douce ou d'eau saumâtre ; Présence de belles roselières sur un des plans d'eau : ce milieu, associé aux boisements humides et au milieu aquatique de faible profondeur, permet la présence d'un cortège d'ardéidés assez diversifié (butor étoilé, héron garde-boeufs, héron cendré, héron pourpré, aigrette garzette) ; En plus de la Cistude d'Europe, il est probable que le ruisseau de Cirès abrite le vison d'Europe sur ses berges
ZNIEFF DE TYPE 2		
Nom de la zone	Distance au site	Caractéristiques principales
Bassin d'Arcachon	En limite de la zone de travaux – Le périmètre de la zone n'inclut pas le port mais les milieux naturels en aval	Vaste étendue d'eau à salinité variable, découvrant de grandes surfaces de vasières à marée basse Zone humide d'importance internationale Rôle majeur pour l'avifaune (halte migratoire, zone d'hivernage ou de reproduction), localisé sur un axe migratoire majeur, grande superficie et grande diversité de milieux Système lagunaire alimenté en eau salée et douce, colonisé par des milieux diversifiés, parfois rares, souvent fragiles : développement de plantes d'intérêt patrimonial élevé (herbiers à zostères, prés salés, grandes roselières) Lieu de ponte, d'éclosion et de grossissement pour de nombreuses espèces de poissons marins, présence au sein et en bordure de la zone de plusieurs secteurs à potentialités écologiques élevées fonctionnant en complémentarité Interface entre milieu terrestre et aquatique accueillant de nombreuses espèces animales parfois rares ou menacées : invertébrés, poissons, amphibiens, reptiles, mammifères (vison d'Europe, dauphin, cistude)
ZICO		
Nom de la zone	Distance au site	Caractéristiques principales
Bassin d'Arcachon et réserve naturelle du Banc d'Arguin	Environ 50 m à l'ouest de la zone de travaux – Le périmètre de la zone n'inclut pas le port mais les milieux naturels en aval	Site comprenant baie, estuaire, dunes de sables, lagunes saumâtres et d'eau douce, prairies humides, marais, forêts riveraines Nidification de plusieurs espèces d'intérêt communautaire (Aigrette garzette, Cigogne blanche, Gorge-bleue...) Site d'importance internationale pour l'hivernage et la migration des oiseaux d'eau



La zone d'étude est incluse dans le périmètre du Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon créé par décret n°2014-588 du 5 juin 2014 qui comprend la partie maritime du port (darse aval).

Le PNR devient gestionnaire des zones NATURA 2000 précédemment citées qui sont majoritairement inclus dans son périmètre (435 km²).

Selon le décret de création, le parc sera géré avec les orientations suivantes :

- Améliorer la connaissance de la dynamique du bassin et de son lien avec l'océan, notamment les transports hydro-sédimentaires et les échanges entre les écosystèmes ;
- Préserver et restaurer la spécificité de la biodiversité lagunaire et l'attractivité du bassin pour les oiseaux ;
- Garantir le bon fonctionnement écologique des milieux, notamment des marais maritimes, par une exigence accrue pour la qualité des eaux et une gestion cohérente des richesses naturelles et des usages ;
- Promouvoir et accompagner les filières professionnelles, notamment de la pêche et de la conchyliculture, pour préserver les emplois et valoriser les savoir-faire, dans une démarche respectueuse des équilibres naturels ;
- Promouvoir des pratiques respectueuses du milieu marin dans les activités nautiques par l'adaptation des comportements et des aménagements et l'innovation technologique ;
- Contribuer à la mise en valeur des patrimoines naturels, culturels et paysagers marins afin de conserver au territoire son identité maritime et la faire prendre en compte dans les projets de développement ;
- Responsabiliser l'ensemble de la population en la sensibilisant aux impacts des usages sur les équilibres naturels marins du bassin et aux bénéfices qui résultent de ces équilibres pour sa qualité de vie.

Le terrain d'étude, caractéristique d'une zone portuaire, n'est pas inclus au droit des zones d'inventaire de type ZNIEFF de type I et II et ZICO, qui occupent surtout les espaces naturels maritimes non aménagés (bassin d'Arcachon, prés salés, vasières, etc.), notamment en aval du port pour les plus proches.

La majorité de ces milieux est en relation avec le bassin d'Arcachon et se trouve dans le périmètre des sites NATURA 2000 décrits en Annexe 6.

Ainsi, les éventuelles incidences du projet sur les milieux naturels décrits précédemment (et notamment ceux inclus dans le Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon) sont étudiées en Annexe 6 au titre du classement NATURA 2000.

Annexe 9 : Plan de localisation des éléments de patrimoine

Selon les données issues du PLU d'Andernos-les-Bains, de la DREAL et de la DRAC Nouvelle Aquitaine, le terrain d'étude n'est pas implanté sur le périmètre d'un site inscrit ou classé ou d'un monument historique. Il est en revanche localisé sur l'emprise d'une zone archéologique reconnue.

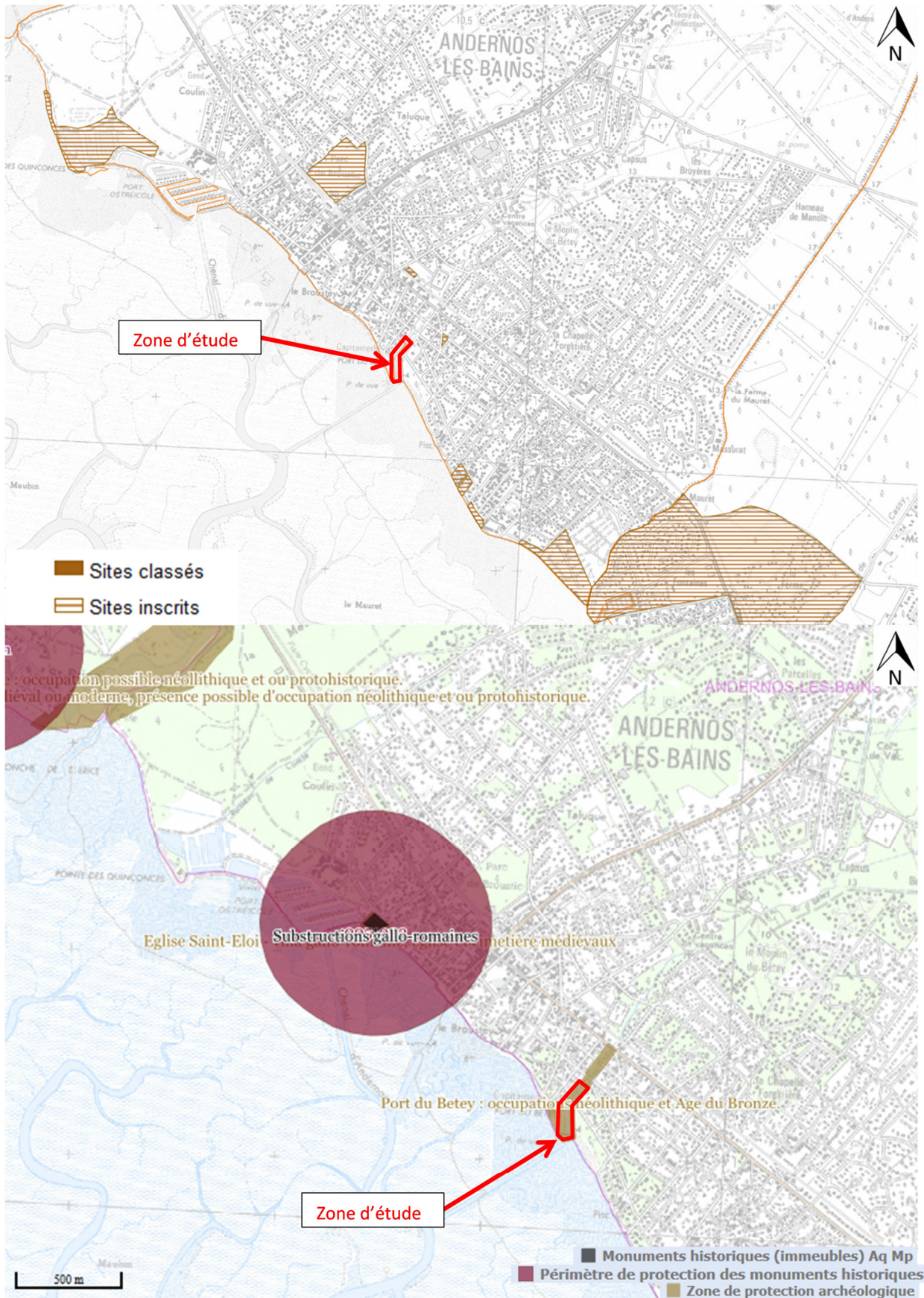
Aucun site classé n'est répertorié sur la commune d'Andernos-les-Bains. Quatre sites inscrits sont recensés et un monument historique avec un périmètre de protection mais le terrain d'étude n'est pas concerné par leurs zonages.

Il est en revanche localisé sur la zone archéologique préventive du « Port du Bety : occupations néolithique et Age du Bronze ».

A ce titre, des reconnaissances archéologiques ont été réalisées en mars avril 2016 par l'INRAP (rapport de mars 2017) et n'ont pas mis en évidence de vestiges nécessitant la mise en œuvre de mesures complémentaires de conservation ou de sauvegarde.

Le projet, n'a pas d'impact négatif direct ou indirect sur le patrimoine de la commune.

Il a même un impact positif dans le sens où les travaux permettront de revaloriser le patrimoine portuaire du Port du Bety ; les installations devenant vétustes et dégradées.



Direction régionale
des affaires culturelles

PRÉFECTURE DE LA RÉGION AQUITAINE

Le Préfet de la région Aquitaine,
Préfet de la Gironde,
Officier de la Légion d'Honneur,

ARRETE N° AZ.07.33.9

VU le code du Patrimoine et notamment son livre V, article L 522-5 et suivants ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive ;

VU le code de l'urbanisme, notamment son article R. 442-3-1 ;

VU l'information donnée à la Commission interrégionale de la recherche archéologique en date du 31 janvier 2007 ;

CONSIDERANT les éléments de connaissance du patrimoine archéologique de la commune de **ANDERNOS-LES-BAINS (Gironde)**, actuellement recensés dans les bases archéologiques de la D.R.A.C. Aquitaine.

ARRETE

Article 1er :

Les parcelles comprises dans les périmètres définis aux articles 2, et 3, et sur le(s) plan(s) annexés au présent arrêté, constituent pour la commune de **Andernos-les-bains** les zones géographiques prévues à l'article L. 522-5 du code du Patrimoine et à l'article 5 du décret n° 2004-490 susvisés.

Article 2 :

Le préfet de région (Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie – 54 rue Magendie 33074 Bordeaux cedex) devra être saisi dans les conditions prévues par l'article L. 522-5 du code du Patrimoine et le décret 2004-490 susvisés, de tous les dossiers de demande de permis de construire, de démolir et d'autorisation d'installations ou de travaux divers, autorisation de lotir et création de Z.A.C. dont l'emprise et incluse dans les zones suivantes :

- 1. Estey de Saint-Brice : moulin médiéval ou moderne, présence possible d'occupation néolithique et ou protohistorique.**
- 2. Eglise Saint-Eloi - villa gallo-romaine, église et cimetière médiévaux.**
- 3. Port du Bety : occupations néolithique et Age du Bronze.**

Article 3 :

Au titre des alinéa a, b, c et d de l'article R. 442-3-1 du code de l'urbanisme susvisé (affouillement, nivellement ou exhaussement de sol liés à des opérations d'aménagement, préparation de sol ou plantation d'arbres ou de vignes, arrachage ou destruction de souches ou de vignes, création de retenues d'eau ou de canaux d'irrigation), le préfet de région (Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie – 54 rue Magendie 33074 Bordeaux cedex) devra être saisi par la personne qui projette d'exécuter les travaux dans les conditions définies par l'article 4 du décret 2004-490 susvisé, de :

- tous les projets soumis à déclaration

Article 4 :

Le préfet du département de la Gironde, le directeur régional des affaires culturelles, le directeur départemental de l'équipement de la Gironde et le maire sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Gironde, et affiché dans la mairie de **Andernos-les-bains** pendant un mois à compter de sa réception.

Fait à Bordeaux, le 6 AOUT 2007

Le Préfet de la région Aquitaine

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général pour les affaires régionales

Frédéric MAC KAIN



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION AQUITAINE
Direction régionale des affaires culturelles



Données base nationale PATRIARCHE (état au 17 / 04 / 2007), fond (c) IGN

0 500 1000 Mètres

Commune de Andernos-les-bains (33)
carte 1 / 4
Zonages archéologiques
(Décret 2004-490)





PREFET DE LA REGION NOUVELLE-AQUITAINE



Direction régionale des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par :
Léopold MAUREL
05 57 95 02 35

leopold.maurel@culture.gouv.fr

Références :

Mairie d'Andernos-les-Bains
Hôtel de Ville
BP30
33510 ANDERNOS-LES-BAINS

Bordeaux, le 05 novembre 2018

Lettre recommandée avec accusé de réception

Objet : Accomplissement des prescriptions d'archéologie préventive (arrêté n° SD.15.046)
Références : ANDERNOS-LES-BAINS (GIRONDE), Port de plaisance
Livre V du Code du patrimoine

Monsieur le Maire

J'ai l'honneur de vous informer que, après analyse du rapport de diagnostic archéologique relatif aux travaux d'aménagement du port de plaisance sur la commune d'Andernos-les-Bains, diagnostic prescrit par arrêté n° SD.15.046 en date du 20 avril 2015 et réalisé par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives, je constate qu'en raison de l'absence de vestiges archéologiques, la mise en œuvre de mesures complémentaires de conservation ou de sauvegarde par l'étude scientifique au sens de l'article R 523-15 du code du patrimoine n'est pas nécessaire.

Aussi, conformément aux termes de l'article R 523-17 du code du patrimoine et de l'article L. 425-11 du code de l'urbanisme, je vous informe que les prescriptions d'archéologie préventive édictées par l'arrêté n° SD.15.046 sont réputées accomplies et que j'autorise en conséquence le démarrage des travaux d'aménagement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Directeur régional des affaires culturelles
et par délégation,
La Conservatrice Régionale de l'Archéologie

Nathalie FOURMENT

Annexe 13 : Mesures destinées à éviter ou réduire les effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine

Sur la base des éléments étudiés, notamment au 6) du formulaire, il a été mis en évidence que le projet peut avoir des incidences (en phase chantier ou en phase d'exploitation) sur les thématiques suivantes :

- La production d'excédent de matériaux ;
- Les déplacements/le trafic ;
- Des nuisances sonores ;
- Des vibrations ;
- Des rejets liquides, notamment les eaux pluviales ;
- Des effluents ;
- La production de déchets.

L'analyse synthétique des incidences des travaux d'aménagement du port de Bety (paragraphe 6 du formulaire CERFA) montre que le projet n'a pas d'impact significatif sur les milieux et les usages étudiés. Ces travaux, nécessaires au maintien des activités et à la sécurisation des installations portuaires, justifient les quelques incidences négatives, généralement faibles et réversibles en relation avec la réalisation des travaux. Celles-ci sont principalement liées à un éventuel évènement accidentel pouvant entraîner une pollution des milieux, de la faune et de la flore ou à quelques nuisances ponctuelles et limitées pour les usagers ou les riverains du port.

Des mesures visant à éliminer ou au minimum à limiter les incidences négatives du projet sont proposées : elles sont d'ordre organisationnel et technique et concernent principalement la phase de réalisation du chantier.

- **Mesures organisationnelles**

Ces mesures sont liées à l'organisation des travaux et à l'aménagement des zones de travail ou à l'information des usagers et des riverains des zones de travaux.

Les principales mesures liées à l'organisation du chantier qui seront mises en œuvre sont les suivantes :

1. L'information préalable concernant la nature des travaux, leur durée, leur localisation sera réalisée par une campagne de communication et d'affichage ;
2. Lors de cette campagne d'information, des solutions alternatives pour l'amarrage et le déplacement temporaires des bateaux qui gêneront la réalisation des travaux seront étudiées préalablement en concertation avec les usagers du port afin de faciliter leur acceptation et leur mise en œuvre le moment venu (remisage au port ostréicole d'Andernos, aux ports de Lanton selon les disponibilités, ou sur les corps morts selon la période des travaux) ;
3. Pour limiter l'incidence sur les usagers du port, les riverains et les promeneurs, les travaux seront réalisés préférentiellement en dehors des périodes touristiques principales et de fortes fréquentations du port ;
4. Avant le démarrage des travaux, un plan d'organisation du chantier sera réalisé avec la définition des éventuelles zones de vie et repos, des zones de travail, des zones destinées au chargement/déchargement des camions (avec éventuellement un plan de circulation) et des zones de stockage ;
5. Des procédures de gestion des incidents (analyses des risques pour les travailleurs, les riverains et l'environnement) seront rédigées avant le démarrage des travaux afin de pouvoir gérer rapidement toute situation dégradée ;
6. pour la sécurité du public et des usagers du port et des espaces publics voisins : le chantier sera balisé et clôturé avec des barrières conformes aux réglementations SPS, l'accès au chantier sera réglementé et interdit aux tiers. Si des accès sont temporairement bloqués, des panneaux avertisseurs adéquats seront disposés suffisamment en amont et des issues d'évacuation d'urgence seront conservées et/ou aménagées ;
7. Pour limiter les risques de pollution accidentels, les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins et des camions ne seront pas autorisées sur la zone de travaux. Seules des opérations ponctuelles nécessaires au bon déroulement des opérations seront tolérées sur les installations portuaires (petites réparations) ;

8. l'entreprise sélectionnée pour la réalisation des travaux sera sensibilisée aux problématiques environnementales et notamment à la vulnérabilité du bassin d'Arcachon et devra disposer de procédures de gestion environnementale liée à son activité et du personnel formé aux problématiques environnementales. Ce critère sera inclus dans le mode de sélection des entreprises ;
9. un responsable de chantier, chargé de veiller au bon déroulement des travaux et à la tenue d'un journal de chantier comprenant les opérations réalisées quotidiennement, le personnel affecté, les éventuels incidents survenus etc., sera nommé et restera pendant toute la durée des travaux l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage et des autorités administratives ;
10. Les opérations devront être interrompues en cas de conditions météorologiques ou autres ne garantissant plus ni la sécurité des hommes ni celle des infrastructures et notamment en cas d'avis de tempête avec risque de submersion marine.

- **Mesures techniques**

Ces mesures sont liées à la réalisation des opérations et aux moyens mis en œuvre.

Les principales mesures qui seront mises en œuvre sont les suivantes :

1. pour la préservation de la qualité de l'environnement portuaire et marin, le chantier sera régulièrement nettoyé ;
2. les zones de stockage de matériel ou déchets, les zones éventuelles d'entretien du matériel seront éloignées de la darse portuaire pour protéger le milieu aquatique et devront être suffisamment abritées des aléas climatiques et équipées de manière à limiter la propagation d'éventuels polluants ou déchets vers les milieux naturels ;
3. l'entretien principal et le ravitaillement des engins et matériels utilisés sera réalisé dans la mesure du possible hors de la zone de chantier (atelier spécialisé, locaux de l'entreprise, etc.) ;
4. si possible, il sera envisagé l'utilisation d'huiles ou de produits biodégradables pour les machines de chantiers ;
5. pour limiter les nuisances aux riverains, les opérations de chargement/déchargement et livraisons de matériels ou évacuation de déchets seront réalisées durant la journée et dans la mesure du possible en dehors des heures de pointes ;
6. pour limiter les risques de souillures et de pertes durant les transports, les camions seront équipés de bennes étanches et seront systématiquement bâchés ;
7. les engins et outils, potentiellement bruyants, qui seront utilisés sur le chantier devront respecter la réglementation du travail sur les émissions sonores, être de conception récente et en bon état, de manière à limiter au maximum les nuisances sonores. Si cela est possible, des mesures de réduction du bruit pourront être mises en place (capot, équipements anti-vibrations, etc.). La manipulation de ces engins sera effectuée exclusivement en journée. Ces mesures de diminution des nuisances sonores permettront d'atténuer les incidences (temporaires et réversibles) des travaux pour les riverains et les usagers du port mais permettra aussi de diminuer le dérangement pour l'avifaune ;
8. la production de déchets de chantiers sera limitée au maximum et ils seront gérés conformément à la réglementation et évacués vers un centre de recyclage et de valorisation ou à défaut de stockage adapté, selon leur nature. Les terres seront revalorisées en partie dans le cadre du projet et le reste en réemploi (après vérification de la faisabilité par des analyses physico-chimiques et de niveau de pollution éventuel) sur d'autres sites portuaires du Syndicat, de partenaires (SIBA, communes), en rechargement post-hiver de plages à proximité du port sur la commune ou à défaut évacués en centres de stockage conformément à la réglementation. L'entreprise sélectionnée devra se conformer aux prescriptions du Plan d'Assurance Qualité exigé par le maître d'ouvrage.
9. le projet a été conçu de manière à s'intégrer dans le paysage portuaire. Il a été prévu de manière à renouveler les installations pour garantir de meilleures conditions de sécurité sans nuire aux milieux aquatiques par l'absence de modification des conditions environnementales existantes (aucun changement d'usage ni de capacité).

- **Mesures de prévention des pollutions accidentelles**

Le risque de déversement accidentel de produits polluants (hydrocarbures) lors des travaux est le principal évènement susceptible de provoquer une dégradation du milieu portuaire et, par transfert, des milieux naturels localisés dans le bassin d'Arcachon, en aval des ports.

Les sols et sédiments ainsi que la faune et la flore (très réduite) qu'ils peuvent abriter, les eaux souterraines et les eaux superficielles (du port) sont potentiellement vulnérables, au droit de la zone de travaux, à d'éventuels incidents ou accidents (fuite, déversement accidentel, etc.) liés aux engins de chantier et aux produits stockés dans le cadre des opérations réalisées.

Il convient ainsi de mettre en place lors des travaux des règles et procédures visant à réduire la probabilité d'occurrence de tels phénomènes, sachant que le risque reste limité.

Pour prévenir ces risques, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

1. des barrières souples et autres matériels limitant la propagation accidentelle d'éventuels polluants seront présents en permanence sur la zone de chantier pendant les horaires d'activités ;
2. l'entretien des engins fera l'objet de précautions particulières et sera réalisée dans la mesure du possible hors site (entrepôt ou garage spécialisé) ou à défaut (cas exceptionnel) sur des aires spécifiques et aménagées pour limiter les risques de pollution, réalisées à distance de la darse portuaire ;
3. la gestion des produits à risques (huile, carburants, ...) et le stockage du matériel de chantier se fera sur des aires spécifiques étanches réservées à cet usage et éloignées autant que possible de la darse portuaire ;
4. En cas de déversement accidentel, la procédure suivante sera mise en œuvre :
 - information immédiate des services des affaires maritimes et du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) ;
 - identification de la nature des produits déversés ;
 - épandage de produits absorbants, confinement et colmatage de la « fuite » afin de circonscrire l'incident. L'entreprise devra disposer continuellement de ce matériel sur le chantier ;
 - extraction et évacuation des terrains potentiellement souillés le plus rapidement possible par une entreprise spécialisée ;
 - contrôle de la qualité des milieux afin de définir des mesures de traitement complémentaires éventuellement nécessaire et suivi de l'évolution des actions, si besoin est.
 - Si nécessaire, alerte des éventuels usagers des plages et information des autorités compétentes (pour d'éventuelles mesures exceptionnelles de fermeture ou d'évacuation des plages).

En phase d'exploitation, dans sa conception, le projet a déjà intégré un certain nombre de mesures visant à éviter les incidences sur l'environnement et les nuisances sur le voisinage. En effet, ces mesures découlent principalement du retour d'expérience d'un ancien projet (2012-2013) abandonné qui visait à agrandir le port du Betey.

Ainsi le projet a été revu et la principale mesure d'évitement mise en œuvre a été de réduire son envergure. En effet, le nouveau projet, qui s'inscrit dans l'emprise actuelle du port, consiste à réaménager les installations dans l'objectif de sécuriser les conditions d'amarrage et d'accès aux navires et de revaloriser le patrimoine portuaire. Les capacités d'accueil du port ne seront pas modifiées : le projet ne crée donc aucune incidence supplémentaire sur l'environnement liée à l'exploitation du site et à la quantité de navires présents dans le port.

En raison des contraintes de respect du PLU et de mise en sécurité des accès et de l'amarrage des navires tout en maintenant au mieux la capacité du port et du gabarit existant des navires, le projet nécessite d'étendre le port en agrandissant le plan d'eau d'environ 18% (accroissement de 1275 m²). Ces agrandissements ont été prévus dans l'emprise du port actuelle sur des milieux peu sensibles : environ 10 m derrière le quai sud, sur les actuels espaces de voiries et parkings et d'environ 15 m vers l'ouest au niveau du chenal de sortie du port. Ces espaces sont artificialisés et ne présentent pas d'enjeux environnementaux.



Le projet prévoit également un traitement paysager des abords du site avec notamment le réaménagement des voiries et parkings et surtout l'aménagement d'une promenade piétonne agrémentée d'espaces verts. Dans le cadre de ces aménagements, il est prévu de conserver intégralement tous les espaces boisés en arrière de plage qui étaient identifiées comme des éléments de paysage à enjeu local. Parmi les arbres conservés, certains avaient été identifiés comme abritant le Grand Capricorne ; leur conservation constitue donc une mesure d'évitement pour la préservation de cette espèce protégée.

Il est prévu également d'aménager des toilettes publiques sur le port (1 bloc de chaque côté), raccordés au réseau d'assainissement collectif. Un système de collecte des eaux noires avec rejet au réseau d'assainissement sera mis en place.

Les eaux pluviales des voiries seront collectées et traitées (séparateur à hydrocarbures) avant rejet, ce qui n'est actuellement pas le cas.

Un point de collecte sélective pour les déchets sera mis en place sur le port.

Tous ces éléments seront de nature à limiter les rejets de polluants dans le port et par extension dans les eaux du bassin d'Arcachon.