

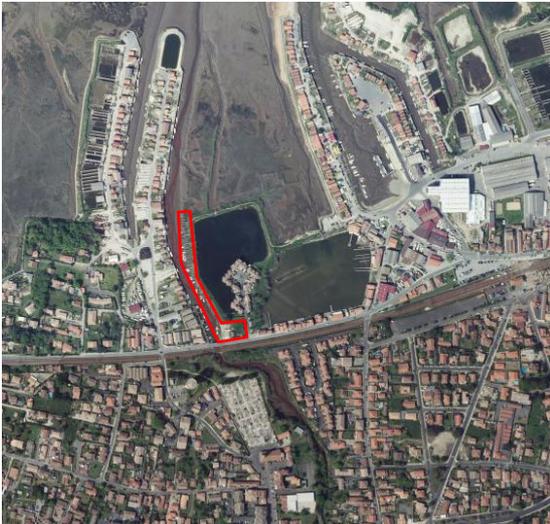
Maître d'ouvrage :



**SYNDICAT MIXTE PORTS DU BASSIN D'ARCACHON**

47 avenue de Certes  
33980 AUDENGE

**MISSION : DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS**



Projet/site :

**TRAVAUX DE SECURISATION DU SECTEUR DIT « OSTREA EDULIS » AU  
PORT DE GUJAN**

**Gujan-Mestras (33)**

**RAPPORT VAL725 DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2020**

## PIECES DU DOSSIER

- PIECE 1. FORMULAIRE CERFA 14734-03
- PIECE 2. ANNEXES OBLIGATOIRES
- PIECE 3. ANNEXES FACULTATIVES

**PIECE 1. FORMULAIRE CERFA 14734-03**

# 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 :  
14/09/2020

Dossier complet le :  
14/09/2020

N° d'enregistrement :  
2020\_10097

### 1. Intitulé du projet

Travaux de sécurisation du secteur dit "Ostrea Edulis" du Port de Gujan sur la commune de Gujan-Mestras (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 9 : Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales - c : Ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements	9 : Travaux de sécurisation de la digue, du sentier du littoral et du dispositif d'amarrage de plaisance sur le secteur "Ostrea Edulis" du Port de Gujan par la construction d'un rideau de palplanches et la mise en place de pontons flottants destinés à accueillir 74 navires en remplacement des équipements existants.
11 : Travaux, ouvrages ou aménagements en zone côtière - b : Reconstruction d'ouvrages ou aménagement côtiers existants.	11 : Travaux de sécurisation du dispositif d'amarrage de plaisance et protection de la digue et du sentier du littoral contre les érosions marines.

### 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

En période estivale, le site est occupé par une cinquantaine de navires de plaisances de longueur inférieure à 10 m. Les accès et amarrage des navires sont constitués de passerelles fixes en bois avec échelles. L'ensemble de ces équipements est vétuste et dangereux. L'accès à ces équipements se fait par le sentier du littoral et par une digue, de matériaux sablo-limoneux, issus du creusement d'une ancienne maline ostréicole. La partie basse de cette digue ainsi que le sentier du littoral sont dégradés à la fois par les constructions des passerelles, les allez et venues réguliers des plaisanciers et aussi par des affouillements.

Le projet consiste à sécuriser la digue, le sentier du littoral ainsi que des zones de débordements localisés proches du boulevard Pierre Dignac par la construction d'un rideau de palplanches sur 80 % de la hauteur de la digue. Les amarrages de plaisance du plan d'eau seront également sécurisés par le remplacement des équipements existants avec la mise en place de pontons flottants. Les équipements d'amarrage seront conçus pour recevoir 74 navires de longueurs maximum 10.50 m avec 5 bornes énergie (eau et électricité) répartie le long des pontons sur près de 240 m.

cf. Annexe 4 et Annexe 7

## 4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est la sécurisation de la digue, du sentier du littoral et des installations d'amarrage de plaisance sur le secteur «Ostrea Edulis» du Port de Gujan. En effet, les équipements actuels sont anciens, vétustes et dangereux. De plus, la construction des passerelles, l'usage régulier par les plaisanciers et la pression de l'eau ont provoqué une dégradation de la partie basse de la digue et du sentier du littoral qui servent d'accès aux dispositifs d'amarrage.

Le projet consiste ainsi à protéger la digue et le sentier du littoral contre les érosions marines par la construction d'un rideau de palplanche sur 80% de la hauteur de la digue et à remplacer les équipements d'amarrage vétuste et dangereux par la mise en place de pontons flottants, neufs et s'intégrant correctement dans l'environnement portuaire du bassin d'Arcachon.

La mise en place du rideau de palplanche permettra de maintenir le sentier du littoral avec un cheminement piéton de 4.00 m de largeur indépendant du chemin actuel partiellement sur la digue, de réduire les déblais à évacuer du chantier et d'améliorer la section mouillée de la darse en écoulement fluvial, à marée basse.

La réorganisation de l'amarrage des navires par le remplacement des équipements existants vétustes et dangereux permettra sur un même linéaire d'accueillir plus de navires, dans de meilleures conditions de sécurité et d'intégration environnementale et paysagère à l'environnement. En effet, ces travaux de rénovation des installations permettront une revalorisation du patrimoine portuaire en réhabilitant des installations devenant vétustes et dégradées.

Enfin, le projet prévoit également le réaménagement de l'espace terrestre à proximité des installations avec notamment un espace de parking de 700 m<sup>2</sup> pour 16 véhicules dont 1 PMR, places pour cycles, éclairage public, espace de promenade avec garde corps, espaces verts de 200 m<sup>2</sup> avec 4 arbres et une dizaine d'arbustes, etc. Ces dispositifs doivent améliorer l'accessibilité aux équipements portuaires, la sécurité et le confort des usagers tout en favorisant l'intégration paysagère du projet dans son environnement.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux seront réalisés en 2021 ou 2022 (hors période de fortes affluences). Ils se dérouleront en plusieurs phases :

- 1/ les infrastructures maritimes ;
- 2/ les équipements d'amarrage ;
- 3/ l'aménagement du parking en entrée de site.

Les travaux consistent à protéger le coté de la digue situé le long de la darse portuaire par la mise en œuvre d'un rideau de palplanche sur une partie de la hauteur de la digue, jusqu'à la cote + 3.00 m NGF, alors que la digue a une altimétrie de + 3.70 m NGF. Ils seront réalisés par voie nautique depuis une barge par vibro-fonçage. Les terrassements, en pied d'ouvrage, seront compris entre - 0.50 m NGF et - 0.80 m NGF. Ils seront réalisés depuis la terre et les matériaux extraits réutilisés en remblaiement arrière du terre-plein. Le couronnement béton et les guides des pontons flottants seront aussi réalisés depuis la terre. Deux réservations de 1.80 m x 15.00 seront prévues dans le quai pour recevoir les passerelles et le ponton de réception d'accès aux pontons flottants.

Les équipements d'amarrages seront constitués de pontons flottants aluminium de 1.75 m de largeur et de bras d'amarrage pour composer 3 traques de 110 m, 86.50 m et 36.50 m. Le guidage sera réalisé par coulissement de long de 14 profilés métalliques H et un pieu fixés sur le couronnement et fiché dans le sol. Ils seront espacés de 12.50 m environ et le sommet sera fixé à + 5.10 m NGF. Les équipements nautiques livrés par camion seront posés dans la darse (flottaison) où ils seront assemblés entre eux et aux guides sur pontons. Ils seront déplacés, tractés par bateau.

A proximité de la voie communale, le terre-plein arrière sur lequel sera réalisé le parking sera calé à environ + 3.00 m NGF. Les travaux d'aménagement du parking et des espaces verts seront réalisés en fin de chantier.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet consiste à protéger la digue, le sentier du littoral ainsi que des zones de débordements proches du boulevard Dignac par la construction d'un rideau de palplanche sur 80% de la hauteur de la digue et sécuriser les amarrages de plaisance du plan d'eau en remplaçant les équipements existants par la mise en place de pontons flottants.

Les équipements d'amarrage seront conçus pour recevoir 74 navires de longueurs maximum 10.50 m avec 5 bornes énergie (eau et électricité) répartie le long des pontons sur près de 240 m.

Les équipements d'amarrages seront constitués de pontons flottants aluminium (3 traques) et de bras d'amarrage (39). Le guidage sera réalisé par coulissement le long de profilés métalliques H, fixés sur le couronnement et fiché dans le sol, espacés d'environ 12,50 m. L'accès, parallèle aux pontons, sera réalisé par 2 passerelles mobiles.

A l'entrée du site, il est prévu l'aménagement d'un parking, sur près de 700 m<sup>2</sup>, pour 16 véhicules dont une place PMR. Il sera aménagé en enrobé ou par des modules végétal ou minéral avec gestion des eaux pluviales par infiltration sur place. Un trottoir périphérique en calcaire sera aménagé avec 4 candélabres et 200 m<sup>2</sup> d'espaces verts comprenant 4 arbres, une dizaine d'arbustes, 3 bancs, 1 poubelle et un rack à vélos. Un cheminement piétonnier sera prévu en calcaire sur 4.00 m entre le couronnement et la digue. Un garde corps de type S8 sera posé sur le couronnement. Un escalier sera prévu à l'extrémité nord du cheminement pour permettre la continuité du sentier du littoral sur la crête de digue.

cf. Annexe 7

#### 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).

Dossier loi sur l'eau avec notice d'incidences 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 zone de travaux	240 m
Largeur (darse)	25 m (2 passages réduits à 20 m)
Altimétrie digue	3,55 à 3,88 m NGF
Bathymétrie actuelle (amont/aval)	-0,40 m / -1,00 m
Equipements pontons	5 bornes eau et électricité
Nombre / Longueur maximale / Largeur maximale des navires	74 / 10,50 m / 3,50 m
Surface / Places de parkings	700 m <sup>2</sup> / 16 véhicules (1PMR)
Autres aménagements (surface espaces verts / arbres / candélabres / bancs / rack à vélos)	200 m <sup>2</sup> / 4 / 4 / 3 / 1

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Secteur dit "Ostrea Edulis"  
Port de Gujan  
Gujan-Mestras (33470)

cf. Annexe 2

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

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° 04' 32" 0 Lat. 44° 38' 23" N

Point d'arrivée :

Long. 01° 04' 35" 0 Lat. 44° 38' 29" N

Communes traversées :

Domaine maritime et portuaire au large de la commune de Gujan-Mestras

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 ?

Le port de Gujan est un ancien port d'échouage établi sur les rives du ruisseau du Bourg qui va se jeter dans l'Estey de Larros. L'établissement des bords gujanais s'y implante en 1843.

Des travaux d'amélioration (creusement d'une darse, les terres servent à la création de terres-pleins où s'établissent des cabanes ostréicoles) sont réalisés en 1883.

La configuration actuelle du Port remonte au début des années 60 et celle du secteur concerné par les travaux à la fin des années 80.

<sup>1</sup> 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF de type 2 : Bassin d'Arcachon 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"/>	Gujan-Mestras
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 de Gujan-Mestras 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 18 juillet 2019) ; - les PEB de la base aérienne de Cazaux et de l'aérodrome d'Arcachon-La Teste de Buch. Le terrain d'étude n'est pas sur les zone de bruit relative à ces 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"/>	Aucun monument historique n'est recensé sur la commune de Gujan-Mestras. Le site est inclus dans la zone de protection archéologique : Port de Larros et Eglise de Saint Maurice (église et cimetière médiévaux, probables occupations néolithiques et protohistoriques) définie par l'arrêté n°AZ.07.33.3 du 16 juillet 2007. cf. Annexe 9
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est localisé en zone littorale et se trouve dans la zone de balancement des marées. Il se trouve à l'interface avec un milieu aquatique. L'emprise du projet recoupe dans sa partie terminale Nord une surface d'environ 300 m2 de zone humide cartographiée par le Syndicat Mixte du bassin versant des lacs du Born. 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 de Gujan-Mestras approuvé par arrêté du 19 avril 2019. Le projet est localisé à l'interface entre le plan d'eau et la zone "Grenat", d'aléa très fort. (cf. Annexe 11)  Plan de prévention des Risques d'Incendie de Forêt prescrit par arrêté du 1er novembre 2004. Compte tenu de sa situation, le site n'est pas concerné par ce risque.  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
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 12
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site inscrit n'est recensé sur la commune de Gujan-Mestras. cf. Annexe 9
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
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"/>	Aucun site classé n'est recensé sur la commune de Gujan-Mestras. 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>
<b>Ressources</b>	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 (5 bornes) 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 estimations déblais-remblais effectuées dans le cadre du projet indiquent qu'il devrait être excédentaire de l'ordre de 1800 m3. Les déblais seront principalement localisés au niveau de l'interface entre la berge et le fond de la darse, à l'aplomb du rideau de palplanche qui sera mis en place. Les matériaux excédentaires non réutilisés directement dans le cadre du projet, seront, après analyse de faisabilité, réemployés sur les sites portuaires du syndicat ou de partenaires ou évacués en centre de traitement des déchets selon la réglementation. Ils pourront transiter par le site de stockage de sédiments de Gujan-Mestras (bassins de la Molle).
	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"/>	Dans le cadre du projet, il est envisagé d'utiliser les matériaux excédentaires lors des travaux dans les zones en remblais (en retrait des rideaux de palplanches à implanter). Mais d'une manière générale, le projet est excédentaire en matériaux et des évacuations seront nécessaires.
<b>Milieu naturel</b>	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 sécuriser les installations d'amarrage de plaisance existantes par la mise en place de pontons flottants et protéger une partie de la digue contre les érosions marines (linéaire de 240 m en limite terrestre/maritime). Le projet n'aura que peu d'impact sur la darse portuaire, la qualité des eaux et aucune incidence sur sa continuité. Il n'aura pas non plus d'incidence sur les continuités écologiques du milieu terrestre. Les perturbations sur la biodiversité existante seront donc très limitées (milieux artificiels déjà aménagés pour la plaisance, travaux d'emprise restreinte, pas d'enjeu écologique identifié).
	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). Compte tenu de la nature du projet (travaux de sécurisation du dispositif d'amarrage de plaisance existant par la mise en place de pontons flottants et protection d'une partie de la digue contre les érosions marines), de sa localisation sur des espaces artificialisés (équipements existants vétustes et dangereux) n'impactant pas directement des milieux naturels (zone portuaire aménagée), et des mesures prises en phase travaux, 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"/>	Au droit du projet, les autres zones naturelles de protection ou d'inventaire recensées se superposent au périmètre des zones NATURA 2000 du Bassin d'Arcachon et sont étudiées à ce titre. Il n'est pas implanté sur un périmètre de protection de captage. Sur les 20 m derniers mètres au nord, le projet recoupe environ 300 m <sup>2</sup> de zone humide cartographiée à l'interface de la digue et de la darse. Compte tenu des caractéristiques du projet et de la zone d'étude, il n'est pas de nature à avoir d'incidence significative sur cette zone en comparaison à la situation actuelle.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prévoit des travaux de sécurisation de la digue, du sentier du littoral et des dispositifs d'amarrage sur un linéaire d'environ 240 m en zone littorale portuaire : secteur Ostrea Edulis du Port de Gujan. Les travaux seront réalisés sur des espaces déjà aménagés par des équipements existants. 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 supplémentaire.
<b>Risques</b>	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 limite du plan d'eau et de zone "grenat" (aléa très fort) selon le plan de zonage réglementaire du PPRSM de Gujan-Mestras approuvé par arrêté du 19 avril 2019 (cf. Annexe 11). Il s'agit d'une zone, en principe, inconstructible exception faite des projets de mise en sécurité des personnes, des activités et biens existants implantés avant l'approbation du PPRSM ou ceux dont la proximité immédiate de l'eau est nécessaire, ce qui est le cas du projet en question. Le projet aura une incidence neutre ou positive vis-à-vis des risques potentiels de submersions marines (protection d'une partie de la digue contre les érosions marines et conservation du niveau de la digue en l'état afin de ne pas augmenter les risques d'inondation sur la rive gauche du ruisseau).
	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) n'est pas susceptible d'engendrer de risques sanitaires. Il n'est pas concerné par des risques sanitaires.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En période de travaux, les flux de transports générés par le chantier 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 qui devrait être planifié en basse saison. Ensuite, le trafic généré sera lié aux plaisanciers utilisant les installations principalement en haute saison (comme actuellement). Un espace de stationnement sera réaménagé à proximité de la zone.
	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"/>	En phase chantier, le bruit généré par le projet sera lié aux engins de chantier et au trafic. Cet impact sera limité à la durée du chantier qui devrait être planifié en basse saison (moins de riverains) 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 n'est pas susceptible d'engendrer des odeurs, hormis ponctuellement lors du terrassement de matériaux vaseux plus ou moins odorants selon leur nature et les conditions météorologiques.</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, qui devrait être planifié en basse saison.</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. Le projet prévoit l'installation de 4 candélabres de capacité lumineuse adaptée et raisonnable, sur la zone de stationnements voisine des installations.</p> <p>La voie limitrophe de la zone du projet (Boulevard Pierre Dignac) est actuellement équipée d'éclairage public.</p>
<b>Emissions</b>	<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). Ensuite, les rejets atmosphériques seront liés à l'utilisation motorisée des navires et au trafic des usagers mais resteront limités. 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, aucun rejet liquide spécifique n'est prévu. L'aménagement d'une zone de parking dont le traitement de surface sera en enrobé ou en modules "végétal ou minéral" nécessitera la gestion des eaux de ruissellement pluvial. Elles seront traitées sur place par infiltration, soit directement pour les modules, soit dans une structure perméable sous chaussée (diorite 40/70) pour le traitement en enrobé (prévision de 70 ml de drains et 4 avaloirs dans ce dernier cas).</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. Ensuite, la gestion des eaux noires des navires sera réalisée en conformité avec le règlement applicables aux usagers d'installations d'amarrage (pas de rejet dans le milieu naturel, stockage puis rejet dans des points de collecte dédiés).</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 (filières de valorisations locales en priorité). La zone de stationnement sera équipée d'une poubelle. L'élimination des déchets des plaisanciers devra être réalisé conformément au règlement applicable aux usagers des installations d'amarrage (pas de rejet dans le milieu naturel, stockage puis rejet dans des points de collecte dédiés à terre).</p>

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	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 devra faire l'objet d'une déclaration auprès des services archéologiques de la préfecture qui décidera de la réalisation de fouilles préventives. Le projet devrait à terme avoir un impact positif sur l'aspect paysager avec une sécurisation et une réorganisation des installations devenues vétustes et dangereuses (revalorisation du patrimoine portuaire).
	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 aucune modification des activités et des usages de la zone puisqu'il s'agit de travaux de sécurisation des installations d'amarrage existantes. Les sentiers de randonnées sur la digue seront également conservés. L'usage de la zone d'amarrage sera néanmoins momentanément perturbée durant les travaux, qui pourront éventuellement générer aussi quelques nuisances pour les riverains. La planification en basse saison limitera considérablement ces nuisances.

**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 intègre un certain nombre de mesures visant à éviter les incidences sur l'environnement et les nuisances sur le voisinage. En effet, le projet consiste à sécuriser la digue, le sentier du littoral ainsi que des zones de débordements localisées proches du boulevard Pierre Dignac par la construction d'un rideau de palplanches sur 80 % de la hauteur de la digue et à réorganiser l'amarrage existant de navires de plaisance dans le secteur Ostrea Edulis permettant d'accueillir plus de navires sur un même linéaire d'installations. De ce fait, cela permet d'éviter de consommer des espaces naturels supplémentaires pour l'accueil de bateaux de plaisance. Le projet prévoit de remplacer les installations existantes, anciennes, vétustes et dangereuses afin de sécuriser les conditions d'amarrage et d'accès aux navires pour les usagers et de revaloriser le patrimoine portuaire avec une meilleure intégration paysagère du projet dans son environnement. Des améliorations seront aussi apportées à la desserte des équipements avec le réaménagement d'une zone de parkings à proximité : meilleures conditions d'accueil avec l'augmentation du nombre de places et d'équipements annexes (places pour cycles, place PMR, gestion des eaux de ruissellement par infiltration, éclairage public, poubelle, espaces paysagers avec arbres, arbustes et bancs, chemin piétonnier avec garde corps). 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 : planification des travaux, information des usagers et riverains, sécurisation du chantier, gestion des déchets de chantier, propreté du chantier, mesures de réduction des risques de contamination accidentelle des milieux, etc. (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.

Le projet consiste à sécuriser la digue, le sentier du littoral ainsi que des zones de débordements localisées proches du boulevard Pierre Dignac par la construction d'un rideau de palplanches sur 80 % de la hauteur de la digue. Les amarrages de plaisance du plan d'eau seront également sécurisés par le remplacement des équipements existants avec la mise en place de pontons flottants.

Aussi, le projet ne crée aucune incidence supplémentaire sur l'environnement liée à l'exploitation des installations puisqu'il s'agit de remplacer des installations vétustes et dangereuses dans un but de sécurisation pour les usagers, tout en permettant une meilleure organisation de l'amarrage des navires (augmentation de la densité sur une même surface occupée). Le remplacement d'installations vétustes par des équipements neufs largement répandus dans les ports du bassin d'Arcachon permettra également une revalorisation du patrimoine portuaire du secteur Ostrea Edulis. Le projet prévoit également des aménagements pour l'accueil des usagers (zone de parkings) avec intégration paysagère et la mise en valeur des sentiers de promenade existant (sentier du littoral). Aussi, le projet de mise en sécurisation du secteur dit "Ostrea Edulis" du Port de Gujan est plutôt positif à terme et des mesures seront mises en oeuvre en phase chantier pour limiter les nuisances et les risques de pollution accidentel des milieux.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<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 de sécurisation du secteur dit "Ostrea Edulis" du Port du Gujan 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

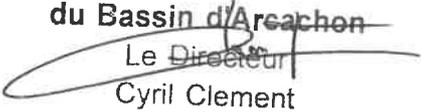
Audenge

le,

11 septembre 2020

Signature

Syndicat Mixte des Ports  
du Bassin d'Arcachon

  
Le Directeur  
Cyril Clement

## PIECE 2. ANNEXES OBLIGATOIRES

Annexe 1 : Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire »

Annexe 2 : Plan de situation

Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation

Annexe 4 : Plan du projet

Annexe 5 : Plan des abords du projet

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

Annexe 2 : Plan de situation



Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation

La localisation cartographique des prises de vue est présentée sur le plan ci-dessous.





1 : Vue générale du site et de son environnement depuis le boulevard Pierre Dignac en direction du Nord (GoogleMaps 06/2019)



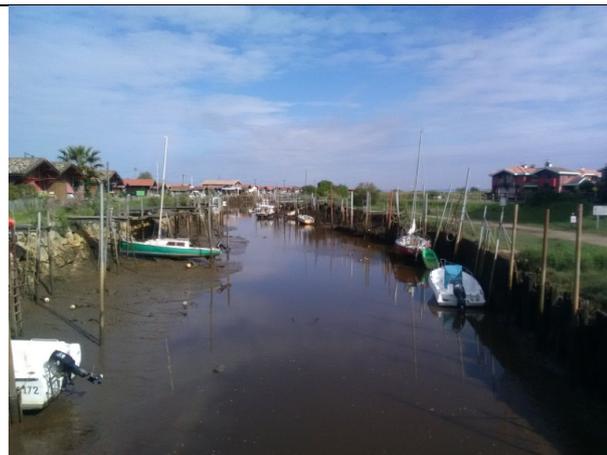
2 : Vue générale du site et de son environnement depuis le boulevard Pierre Dignac en direction du Nord (GoogleMaps 06/2019)



3 : Vue générale aérienne du site et de son environnement depuis le bassin au Nord en direction du Sud (GoogleMaps 2020)



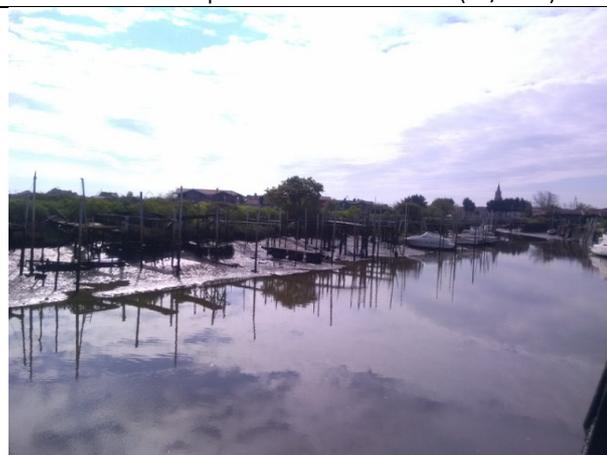
4 : Vue de la partie Sud à marée haute (07/2019)



4b : Vue de la partie Sud à marée basse (07/2019)



5 : Vue de la partie Nord à marée haute (07/2019)

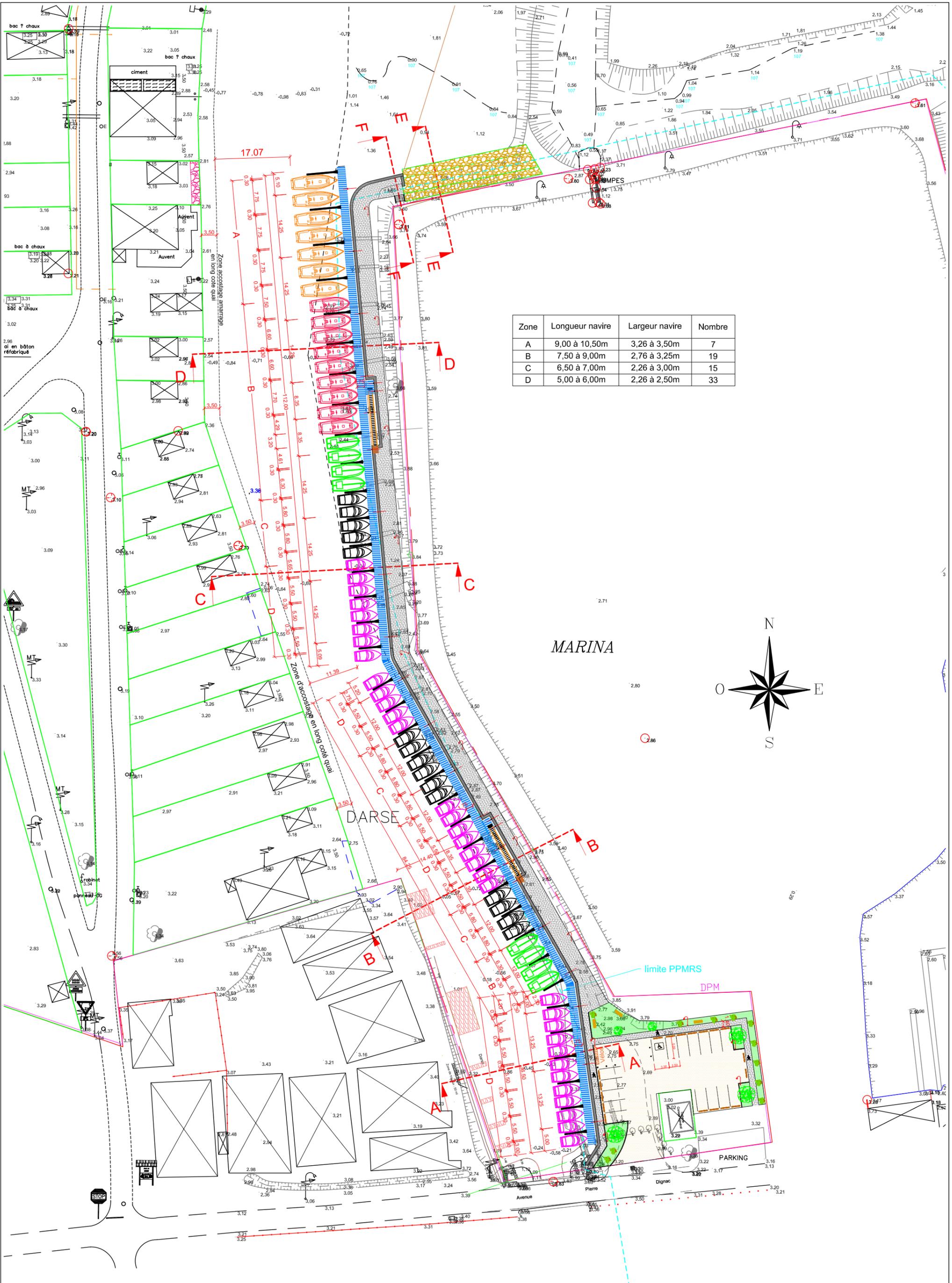


5b : Vue de la partie Nord à marée basse (07/2019)

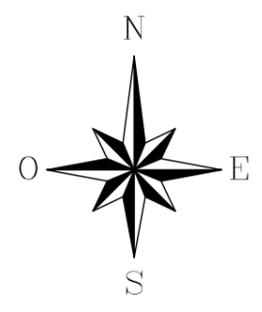


6 : Vue générale aérienne du site et de son environnement depuis le bassin au Nord en direction du Sud

Annexe 4 : Plans du projet



Zone	Longueur navire	Largeur navire	Nombre
A	9,00 à 10,50m	3,26 à 3,50m	7
B	7,50 à 9,00m	2,76 à 3,25m	19
C	6,50 à 7,00m	2,26 à 3,00m	15
D	5,00 à 6,00m	2,26 à 2,50m	33



MARINA

DARSE

limite PPMRS

DPM

PARKING

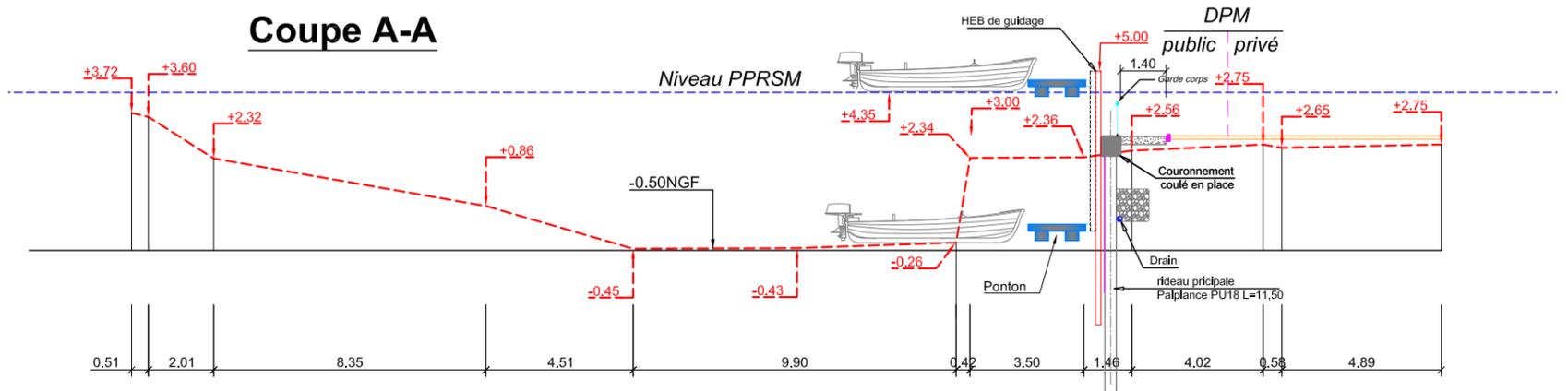


**Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon**  
 47 Avenue de Certes  
 33980 AUDENGE

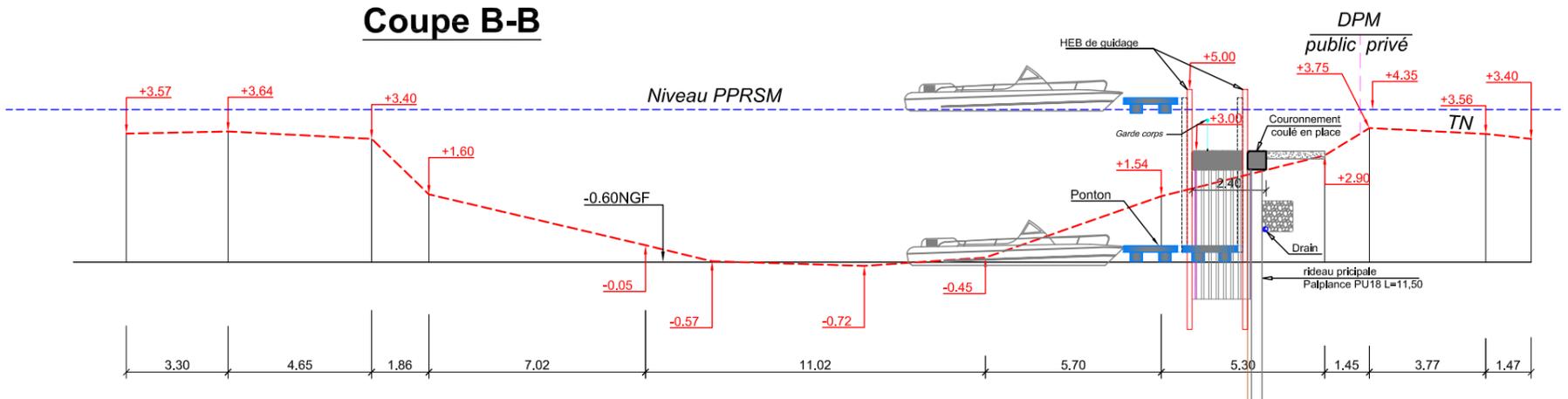
Projet aménagement plaisance: protection digue en palplanches  
 Vue en plan Port Gujan Sud Est  
 ECH : 1/750° Date: 23/04/2020

**GUJAN MESTRAS**  
 PORT DE GUJAN

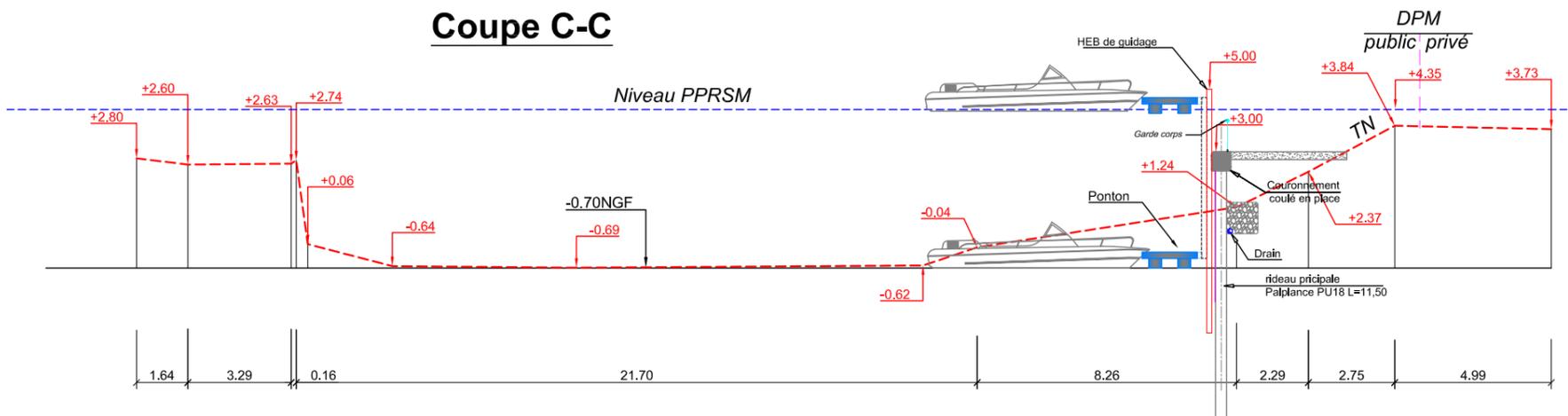
### Coupe A-A



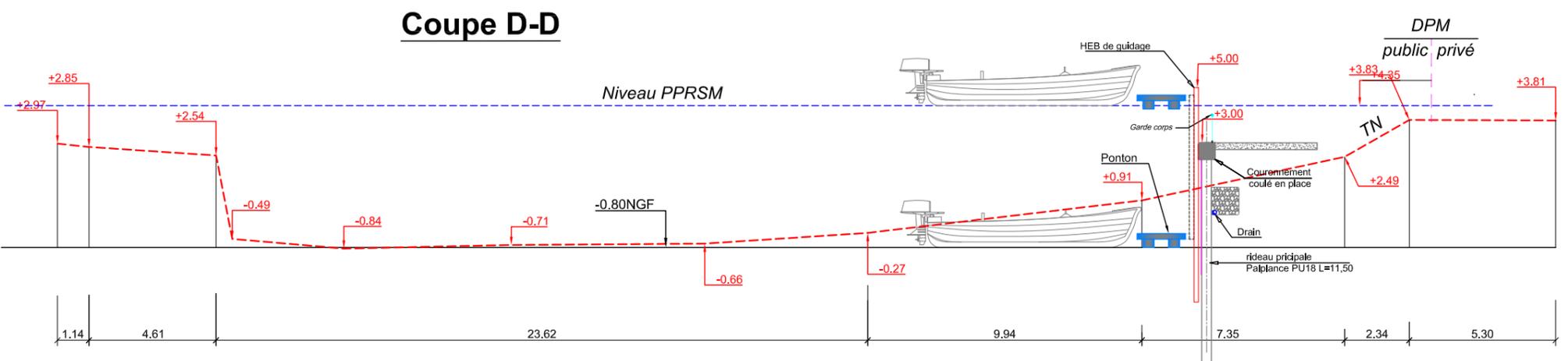
### Coupe B-B



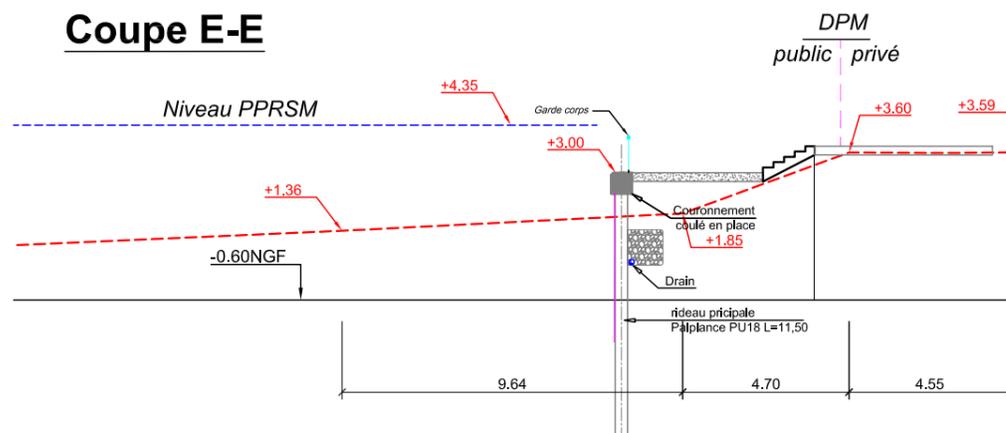
### Coupe C-C



### Coupe D-D



### Coupe E-E



Annexe 5 : Plan des abords du projet

Sans objet pour les rubriques 9°c) et 11°b)

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

Le terrain d'étude 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 croisement 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 ( <i>Glauco-Puccinellietalia maritima</i> )	1%
Dunes mobiles du cordon littoral à <i>Ammophila arenaria</i> (dunes blanches)	1%
Prés à <i>Spartina</i> ( <i>Spartinion maritima</i> )	1%
Végétations pionnières à <i>Salicornia</i> 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 aménagée par l'homme composée d'une digue en matériaux sablo-limoneux issus du creusement d'une ancienne maline ostréicole et de dispositifs d'amarrage de plaisance.** Ses vocations principales sont économiques et touristiques (activité de plaisance).

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

En l'absence de caractérisation biosédimentaire au droit de la zone d'étude, mais compte tenu sa localisation et de la nature et du mode de dépôt des sédiments, et en corrélation avec les résultats obtenus dans des darses portuaires, la biomasse et la richesse biologique des sédiments de la zone d'étude (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.

**La digue constitue un milieu terrestre anthropique, qui fait office de protection, aménagée pour les activités humaines (elle abrite derrière un ancien réservoir ostréicole devenu bassin d'agrément d'une zone résidentielle). Elle a été équipée de dispositifs d'amarrage de plaisance, plutôt rudimentaires (passerelles fixes en bois, échelles). Un sentier de randonnée y est également présent. Elle est constituée de matériaux sablo-limoneux issus du creusement de la maline. La partie basse de cette digue est dégradée à la fois par les constructions des passerelles, les allez et venues réguliers des plaisanciers et aussi par des affouillements créés par des phénomènes de « Renard » dû à la pressions des eaux du bassin.**

**Compte tenu de leurs caractéristiques anthropiques, ce milieu terrestre n'est pas propice 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).**

Il s'agit d'un milieu anthropique et potentiellement dégradé par les activités humaines qui peuvent également 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) : 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.

- **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, 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 la zone d'étude (sources de dérangement).

La zone d'étude, localisée dans le port de Gujan, 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 projet ne sont pas de nature à modifier la situation ou encore l'usage de la zone portuaire puisqu'il s'agit de réaménager des dispositifs d'amarrage existants, en mauvais état. Le projet reste implanté sur une zone déjà aménagée pour cet usage et ne consomme pas d'espaces naturels supplémentaires.

Aussi, en phase d'exploitation, le projet n'aura aucune incidence négative par comparaison à la situation actuelle : aucune modification des habitats de la zone d'étude, pas de modification de la dynamique d'écoulement des eaux, etc.), et par conséquent pas de modification sur les espèces qui la fréquentent, ni sur le passage des oiseaux (pas de source de bruit complémentaire, pas d'obstacle au survol, etc.).

Seuls les travaux d'aménagement pourront éventuellement (en cas d'évènement accidentel pouvant générer un risque de pollution des milieux) avoir une incidence sur les habitats et les espèces présents au droit de la zone d'étude ou en aval.

#### **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, il n'est pas prévu de prélèvement d'eau ou de modification de la dynamique d'écoulement. Les travaux seront réalisés depuis la darse à marée haute ou depuis l'espace terrestre.

**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 évènements 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 vers le milieu naturel en aval de la zone portuaire.

#### **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 chenal, 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.

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 incidences sur la faune aquatique et benthique sont négligeables** (peu d'enjeu dans la darse, 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**

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.

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.

## PIECE 3. ANNEXES FACULTATIVES

- Annexe 7 : Description du projet de travaux de sécurisation du secteur dit « Ostrea Edulis » du Port de Gujan
- 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

Annexe 7 : Description du projet de travaux de sécurisation du secteur dit « Ostrea Edulis » du Port de Gujan

## SECURISATION DU SECTEUR DIT « OSTREA EDULIS » DU PORT DE GUJAN COMMUNE DE GUJAN MESTRAS

### 1-HISTORIQUE DU PORT DE GUJAN

Ce port fut longtemps un port d'échouage établi sur les rives du ruisseau du Bourg qui se jette dans l'Estey de Larros. Implanté sur ce port en 1843, l'établissement des Bains Gujanais, connaît un très grand succès durant près de 70 ans. On accédait alors aux cabines par une passerelle longue de 450 m. Le port appelé à une époque "port de la passerelle" tire donc son nom de ce fameux établissement.



En 1883, des travaux d'amélioration prévoient le creusement d'une darse (ouest). Les terres provenant du creusement servent à la création des terres-pleins où s'établissent de nombreuses cabanes pour l'ostréiculture.

Le port de Gujan fut également un port sardinier très actif comptant plusieurs conserveries. Aujourd'hui, l'ostréiculture est l'activité principale du port avec quelques pêcheurs. La plaisance est particulièrement présente sur le plan d'eau de la partie sud de la darse est du port (Embouchure du ruisseau du Bourg).



## 2 – OCCUPATION DU PORT DE GUJAN

Entre vingt et trente entreprises ostréicoles sont réparties équitablement sur les deux digues du port.

On peut recenser une soixantaine de constructions, de la cabane traditionnelle (6 m x 4 m) au hangar ostréicole dont les 2/3 sont à usages professionnels, les autres sont occupées par des retraités de l'ostréiculture.

Le plan d'eau est quant à lui occupé par plus d'une vingtaine de navires professionnels, le reste est en période estivale par 60 à 70 navires de plaisance principalement localisée au sud de la darse Est.

Le coté ouest de la digue ouest est occupé par les malines individuelles (réserves d'eau de mer) des ostréiculteurs alors qu'une aire de retournement protégée par un musoir est positionnée à son extrémité nord.

L'extrémité de la digue Est est constituée d'une maline-musoir, ouvrage qui combine la fonction de protection contre les érosions marines et de réserve d'eau de mer pour les professionnels de cette digue.

## 2 - CARACTERISTIQUES DU PORT DE GUJAN

Le port est composé de deux darses : l'une à l'est, en continuité de l'embouchure du ruisseau du Bourg ; et l'autre à l'ouest, isolée, ainsi que de deux digues supportant les terre-pleins et voiries.

### 2-1 Dimensions et altimétries

	<b>Darse Est</b>	<b>Darse Ouest</b>
<b>Longueur à l'axe</b>	560.00 m	375.00 m
<b>Largeur</b>	25.00 m de moyenne avec deux passages réduits à 20.00 m	29.50 m mais les 100 derniers mètres sont moins larges pour atteindre 15.50 m à l'extrémité sud de la darse
<b>Longueur de quai Total : 1043.00 ml</b>	Coté ouest : 420.00 m Coté est : absence de quai (schorre et digue)	Coté ouest : 335.00 m Coté est : 282.00 m Fond de darse : 6.00 m
<b>Altimétrie quai en NGF</b>	Coté ouest : + 3.30 m à + 2.45 m avec forte proportion inférieure à + 3.00 m Coté est : absence de quai mais partie nord (schorre) à + 0.00 m à + 1.36 m et partie sud (digue) à +3.88 m à + 3.55 m	Coté ouest : + 3.21 m à + 2.54 m avec forte proportion inférieure à + 3.00 m Coté est : + 3.02 m à + 2.10 m avec forte proportion inférieure à + 3.00 m
<b>Altimétrie chaussée en NGF</b>	Digue est : + 3.15 m à + 3.40 m	Digue ouest : + 3.10 à + 3.25 m
<b>Bathymétrie actuelle en NGF (estimation suite dernier dragage en 2018)</b>	Amont : -0.40 m Aval : -1.00 m	Amont : -0.50 m Aval : -1.10 m
<b>Cotes de références pour les dragages en NGF</b>	Amont : -0.50 m Aval : -1.20 m	Amont : -0.70 m Aval : -1.20 m

## 2-2 Principaux ouvrages maritimes

### **Les quais**

D'une longueur cumulée de 1 043 m, ils ont été construits par et selon les moyens de chaque occupant des parcelles. C'est pour cette raison qu'ils sont très hétérogènes dans leur structure (béton poids, béton banché, aggro remplis de béton armé, enrochement, valorisation de poteau EDF fichés...).

### **Protections extérieures du port**

Coté ouest, le plus exposé, le port est protégé par une digue composée, en son noyau, par du sable et de matériaux issus de la valorisation de sédiments de dragage, et par une protection externe au moyen d'enrochements calcaire de 300 kg à 800 kg. L'altimétrie de son sommet est de l'ordre de + 4.30 m NGF, pour une longueur de 325 m.

Le musoir ouest est composé en partie par la même structure de digue sur 40 m et par la carapace en enrochements protectrice de l'aire de retournement.

Coté est, moins exposé, c'est le linéaire de quai qui fait office de protection sur les 2/3 nord. Le restant au sud est protégé par une digue d'un ancien réservoir ostréicole transformé en bassin d'agrément de la résidence d'habitations « Ostréa Edulis ». C'est au pied de cette digue qu'est localisé le projet de sécurisation du dispositif d'amarrage de la plaisance.

Coté est, la carapace en enrochement de la digue de la maline fait office de musoir sur un linéaire développé de 175 m.

## **3 - LOCALISATION DU PROJET**

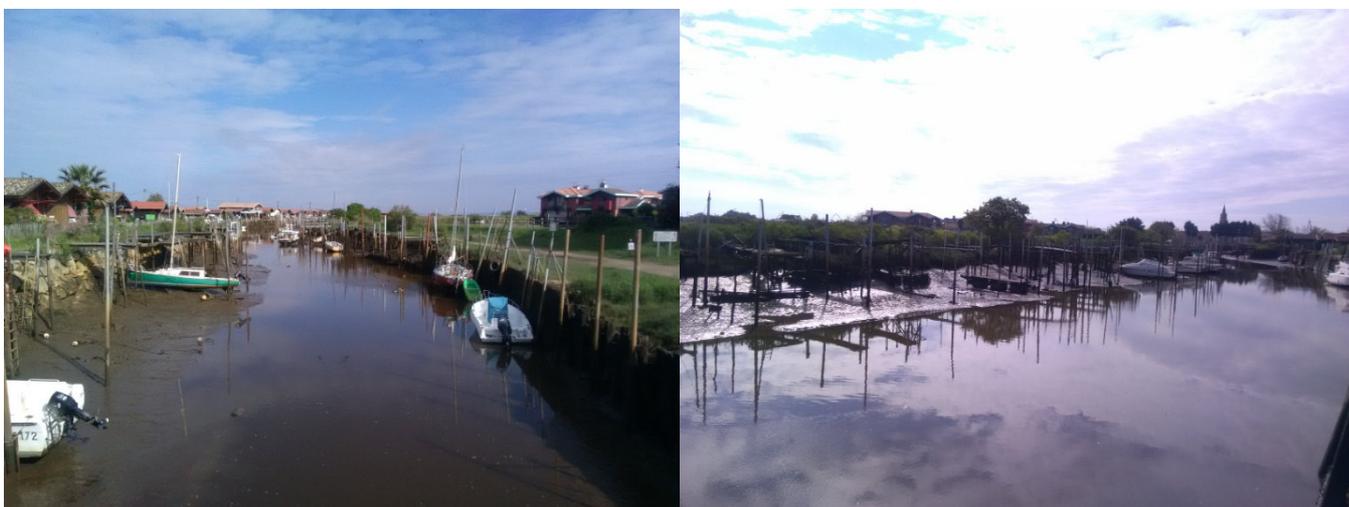
Le projet se situe au sud de la darse Est du port, sur la rive droite du ruisseau du Bourg immédiatement après le pont du boulevard Pierre Dignac sur une longueur de près de 240 m. Il s'agit du secteur dit « Ostrea Edulis ».



## Vues marée haute



## Vues marée basse



### 3-1 Etat du site

En période estivale, le site est occupé par une cinquantaine de navires de plaisances de longueur inférieure à 10 m. Les accès et amarrages des navires sont constitués de passerelles fixes en bois avec échelles. L'ensemble de ces équipements est vétuste et dangereux.

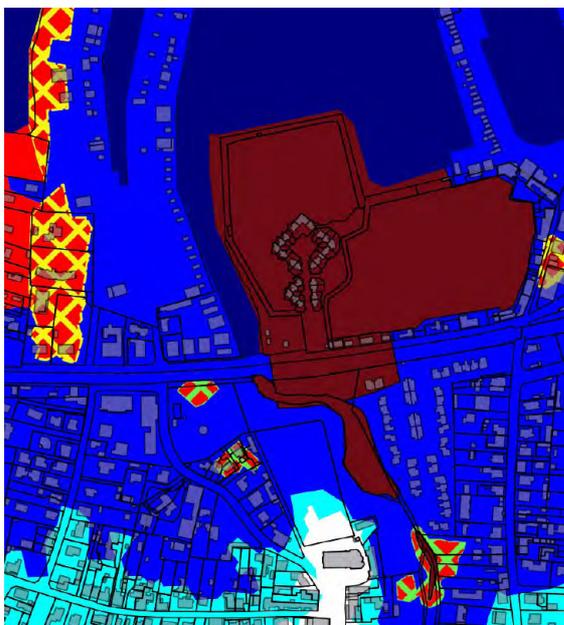
L'accès à ces équipements se fait par le sentier du littoral et par une digue, composante d'une ancienne maline ostréicole, maintenant reconvertie en bassin d'agrément. Il est régulièrement rempli au gré des marées par une écluse.

Elle est constituée de matériaux sablo-limoneux issus du creusement de la maline. La partie basse de cette digue ainsi que le sentier du littoral sont dégradés à la fois par les constructions des passerelles, les allez et venues réguliers des plaisanciers et aussi par des affouillements créés par des phénomènes de « Renard » dus à la pression des eaux du bassin.



### 3-2 Plan de prévention du Risque naturel inondation par Submersion Marine du Bassin d'Arcachon (PRSMBA) – Commune de Gujan Mestras

Le projet, se situe en zone grenat ou en limite.



Cartographie du PRSM sur la zone du projet

La cote de seuil relative à l'article B-II.3 a) du règlement est **de + 4.35 m NGF**.

Cette prescription de seuil nécessiterait un rehaussement de la digue de près 65 cm environ, qui risquerait d'accroître le niveau d'inondation sur la rive gauche du ruisseau du bourg et notamment du lotissement « les cabanes du port » composé de 13 habitations exclusivement construites en rez-de-chaussée et situées à une altimétrie proche de + 3.50 m NGF.

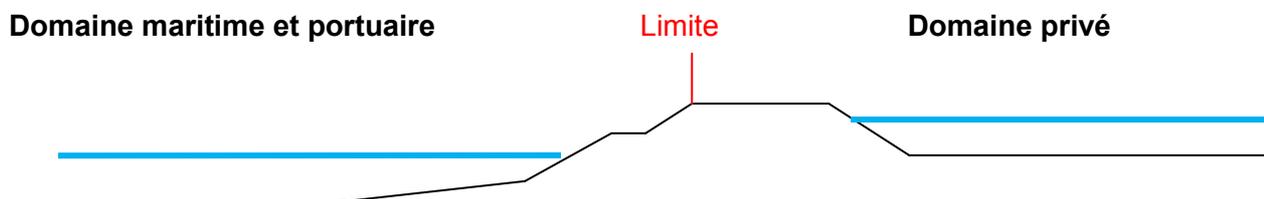
Aussi, cette rehausse irait à l'encontre de l'objectif de réduction du risque inondation prévue à l'article B-II.2 b vi du règlement. Par conséquent le projet étudié conservera la crête de la digue en l'état.

Le SIBA, compétent en Gestion des milieux Aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI), interrogé le 9 mars 2020 partage cette analyse en terme de conséquence sur l'urbanisation voisine.

### 3-3 Position administrative de la digue « Ostréa Edulis »

La digue se situe majoritairement sur le domaine privé. La limite portuaire est concomitante à la limite du DPM sur cette zone, et elle est positionnée en crête de digue en bord de talus côté plan d'eau du Bassin d'Arcachon.

Schéma de principe de positionnement de la limite portuaire



## 4 – LE PROJET

Le projet consiste à sécuriser la digue, le sentier du littoral ainsi que des zones de débordements localisés proches du boulevard Pierre Dignac par la construction d'un rideau de palplanches sur 80 % de la hauteur de la digue. Les amarrages de plaisance du plan d'eau seront également sécurisés par le remplacement des équipements existants avec la mise en place de pontons flottants.

### 4-1 Les infrastructures maritimes

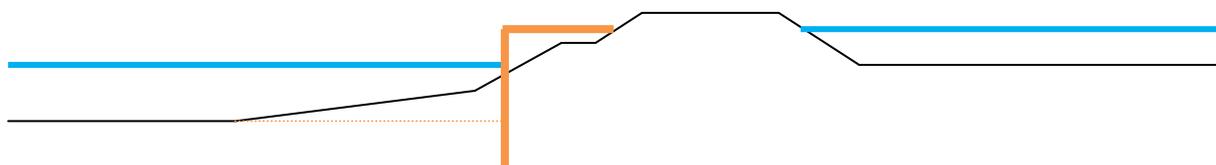
La solution retenue concerne la construction d'un rideau de palplanche sur 80 % de la hauteur de la digue.

Il faut distinguer deux secteurs : l'un situé le long de la digue Ostréa Edulis et l'autre à proximité de la voie communale.

#### a) *Secteur de la digue Ostréa Edulis*

Il s'étend sur une longueur de près de 200 m.

Schéma de principe



Les travaux consistent à protéger le côté de la digue situé le long de la darse portuaire par la mise en œuvre d'un rideau de palplanche sur une partie de la hauteur de la digue, jusqu'à la cote + 3.00 m NGF, alors que la digue possède une altimétrie de + 3.70 m NGF.

Son positionnement permet de :

- Maintenir un cheminement piéton de 4.00 m de largeur en total indépendance du cheminement actuel partiellement sur la digue ;
- Réduire les déblais à évacuer du chantier ;
- Améliorer la section mouillée du ruisseau en écoulement fluvial, soit à marée basse.

Les terrassements, en pied d'ouvrage, seront compris entre -0.50 m NGF et -0.80 m NGF.

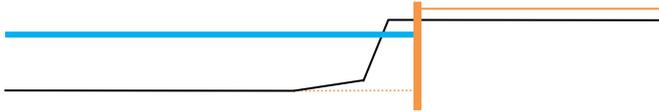
Deux réservations de 1.80 m x 15.00 m seront prévues dans le quai pour recevoir les passerelles et les pontons de réception d'accès aux pontons flottants.

Quatorze H et un pieu métalliques, espacés d'environ 12.50 m seront mis en œuvre le long de l'ouvrage pour le guidage des pontons flottants.

b) *Secteur à proximité de la voie communale*

Il s'étend sur une longueur de près de 40 m.

**Schéma de principe**



Les terrassements, en pied d'ouvrage, seront réalisés à -0.50 m NGF, et reculés pour permettre l'amarrage de navire perpendiculairement au quai et le long d'un ponton flottant.

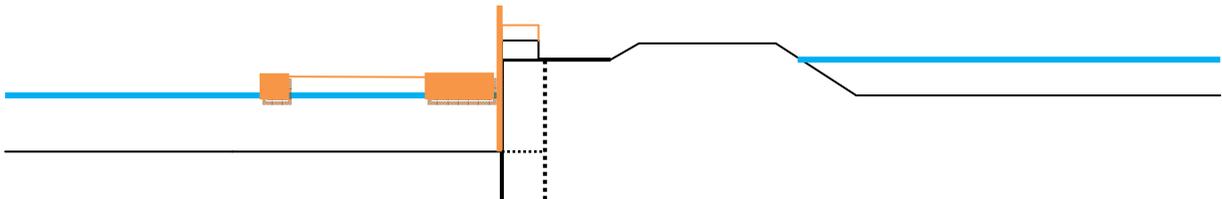
Le terre-plein arrière sera calé à environ + 3.00 m NGF sur lequel sera réalisé un parking.

4-2 Les équipements d'amarrages

Les équipements d'amarrage seront conçus pour recevoir des navires de longueur maximum 10.50 m avec 5 bornes énergie (eau et électricité) réparties le long des pontons.

L'ensemble de l'aménagement recevra les mêmes équipements d'amarrages. Il s'étend sur une longueur de près de 240 m.

**Schéma de principe**



Les équipements d'amarrages seront constitués de pontons flottants aluminium de 1.75 m de largeur et de bras d'amarrage pour composer 3 traques de 110 m, 86.50 m et 36.50 m. Le guidage sera réalisé par coulissement de long de profilés métalliques H, fixés sur le couronnement et fichés dans le sol. Ils seront espacés de 12.50 m environ et le sommet sera fixé à + 5.10 m NGF.

L'accès se fera, parallèlement aux pontons, par 2 passerelles mobiles de 11.00 m x 1.20 m, localisées sur les traques les plus longues et dans les réservations prévues dans le quai. L'appui flottant de chaque passerelle se fera sur une plateforme de 4.00 m x 1.50m.

## Nombre de navire et bras d'amarrage

Zone	Longueur navire	Nombre de navire	Longueur des bras	Nombre de bras
A	9.00 m à 10.50 m	7	7 m	4
B	7.50 m à 9.00 m	19	6 m	10
C	6.00 m à 7.50 m	15	5 m	9
D	4.50 m à 6.00 m	33	4 m	16
Total		74		39

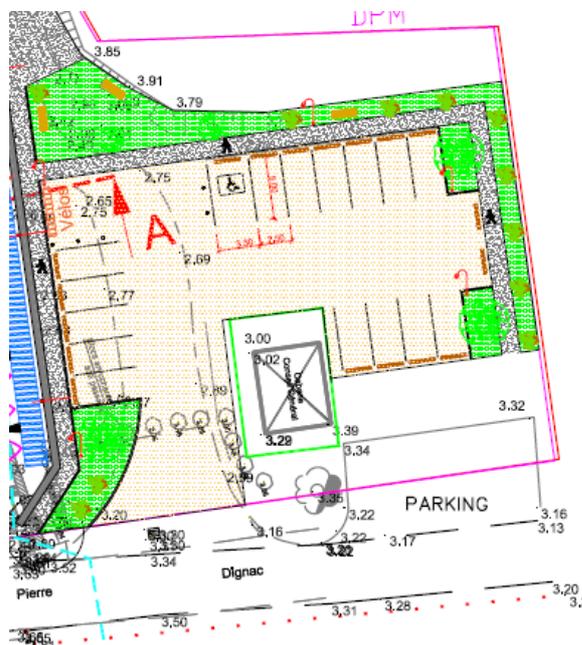
### 4-3 Les VRD, équipements et espaces verts

A l'entrée du site, il est prévu l'aménagement d'un parking, sur près de 700 m<sup>2</sup>, pour 16 véhicules dont une place pour les personnes à mobilités réduites. Le traitement de surface pourra être en enrobé ou bien par des modules végétal ou minéral.

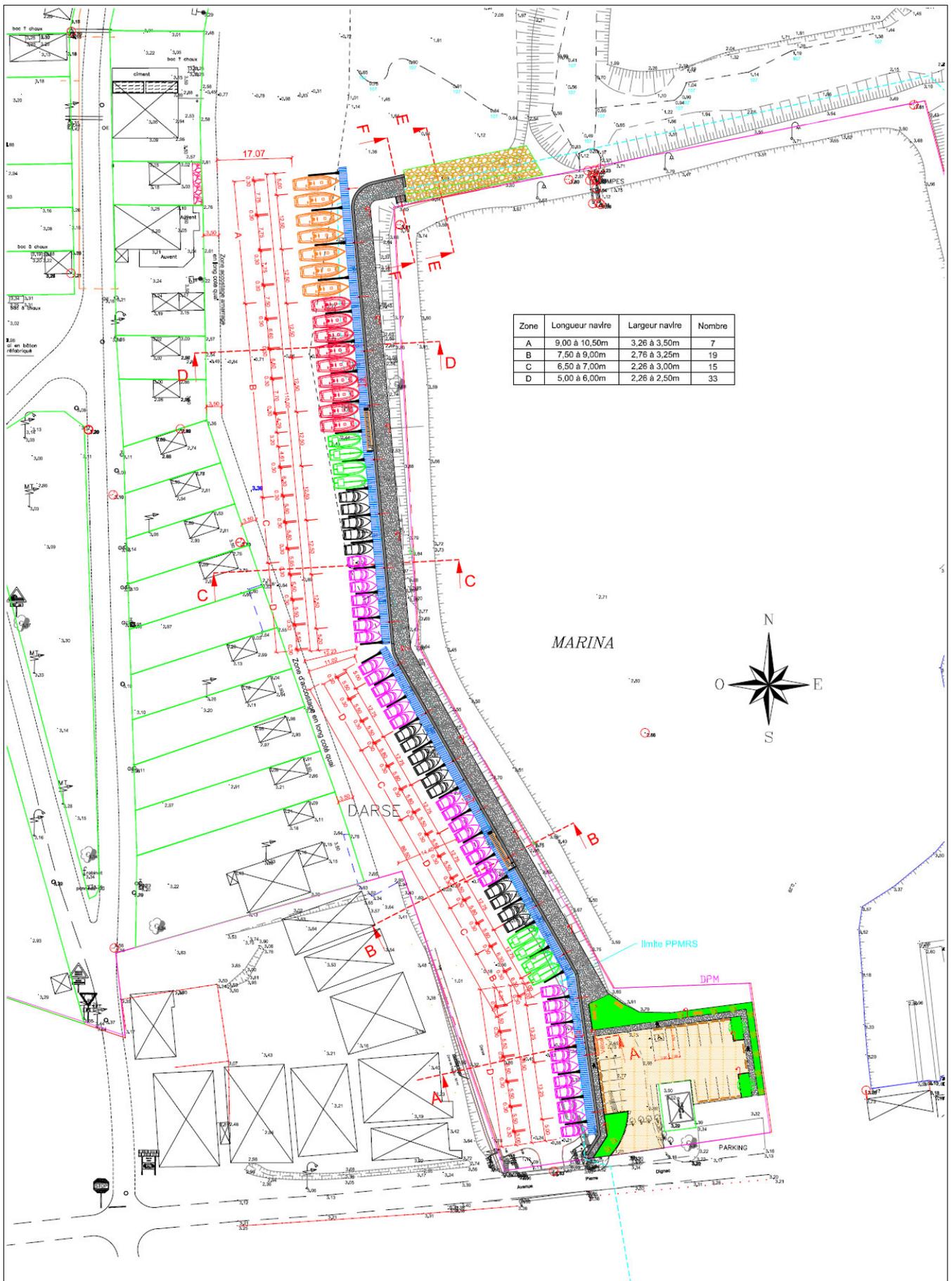
Dans tous les cas, les eaux pluviales seront traitées sur place par infiltration, soit directement pour les modules, soit dans une structure perméable sous chaussée (diorite 40/70) pour le traitement en enrobé ; dans ce dernier cas 70 m de drains et 4 bouches d'égout seront à prévoir.

Un trottoir périphérique de 1.40 m de large sera aménagé en calcaire y compris 4 candélabres, ainsi que 200 m<sup>2</sup> d'espaces verts avec 4 arbres, une dizaine d'arbustes, 3 bancs, 1 poubelle et 1 rack à vélo.

Le sentier du littoral sera prévu en calcaire sur 4.00 m de large entre le couronnement et la digue. Un garde corps de type S8 sera posé sur le couronnement. Un escalier sera prévu à l'extrémité nord du cheminement pour permettre la continuité du sentier du littoral sur la crête de digue.



# PLANS



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

Projet aménagement plaisance: protection digue en palplanches

Vue en plan Port Gujan Sud Est

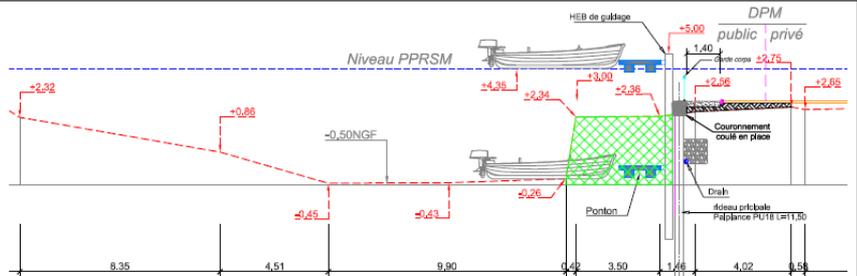
ECH: 1/750°

Date: 10/04/2020

GUJAN MESTRAS  
PORT DE GUJAN

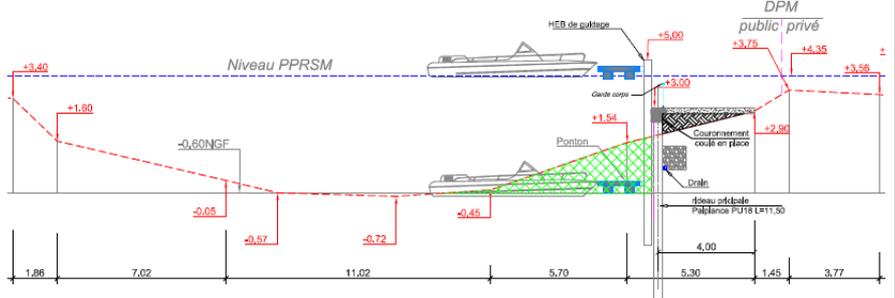
### Coupe A-A

Zone du quai enrochement droit (coupe A)			
Représentation	Objet	Emprise	Total
	Deblais	12,10m² x 43	520,3 m³
	Remblais	0,9m² x 43	38,7 m³



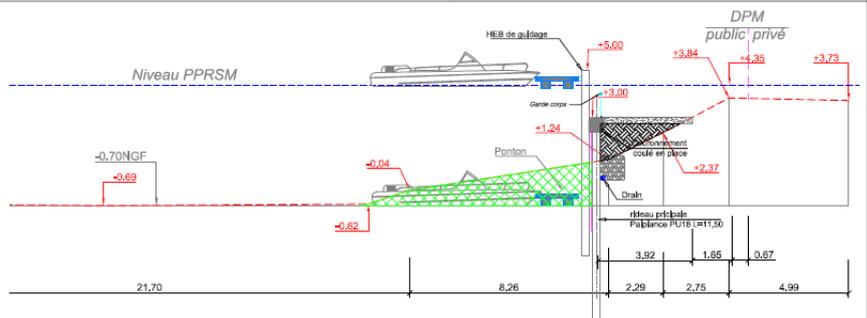
### Coupe B-B

Zone du quai avec pente 1.25/1 (coupe B)			
Représentation	Objet	Emprise	Total
	Deblais	9,2m² x 72	662,4 m³
	Remblais	1,45m² x 72	104,4 m³



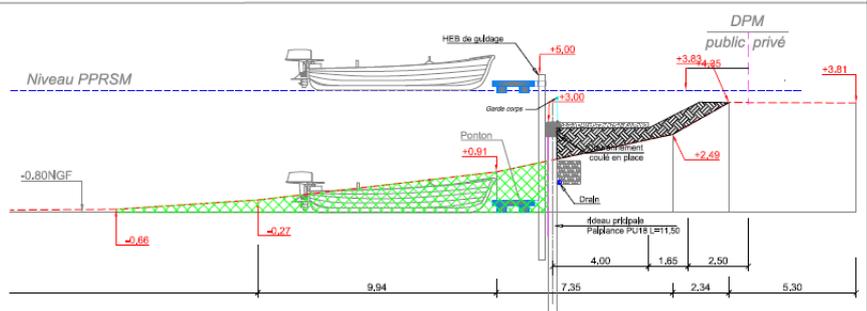
### Coupe C-C

Zone du quai avec pente 1.25/1 (coupe C)			
Représentation	Objet	Emprise	Total
	Deblais	10m² x 60	600 m³
	Remblais	2,8m² x 60	168 m³



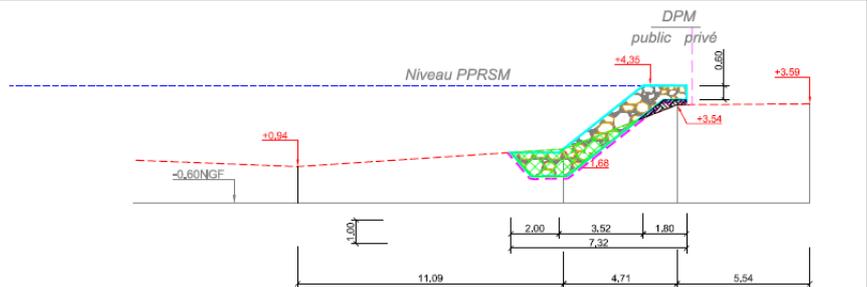
### Coupe D-D

Zone du quai avec pente 1.25/1 (coupe D)			
Représentation	Objet	Emprise	Total
	Deblais	17,3m² x 60	600 m³
	Remblais	5,3m² x 60	318 m³



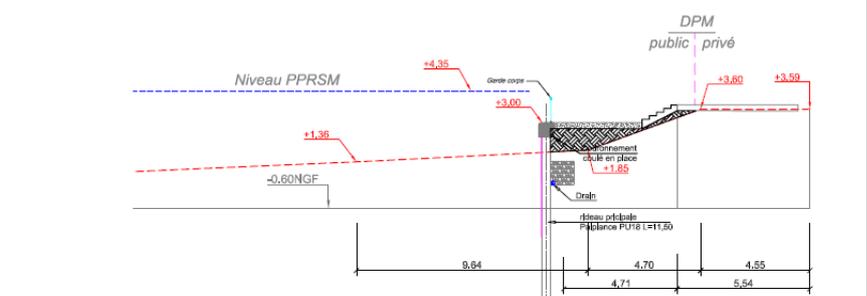
### Coupe E-E

Zone du quai avec pente 1.25/1 (coupe E)			
Représentation	Objet	Emprise	Total
	Géotextil	9 m x 30 ml	270 m²
	Enrochement hourdl	7,4m² x 30	222 m²
	Deblais	3,9m² x 30	117 m³
	Remblais	0,5m² x 30	15 m³



### Coupe F-F

Zone du quai avec pente 1.25/1 (coupe E)			
Représentation	Objet	Emprise	Total
	Deblais	3m² x 20 ml	60 m³
	Remblais		



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

Projet aménagement plaisance: protection d'lgue en palplanches

Coupes A-B-C-D-E-F

ECH : 1/200°

Date: 10/04/2020

**GUJAN MESTRAS**  
PORT DE GUJAN

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 est implanté sur le périmètre des sites naturels répertoriés suivants :

- ZNIEFF de type 2 du Bassin d'Arcachon ;
- ZICO Bassin d'Arcachon et réserve naturelle du Banc d'Arguin (en partie) ;
- Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon.



ZNIEFF de type 1



ZNIEFF de type 2



ZICO



Parc Naturel Marin

ZNIEFF DE TYPE 2		
Nom de la zone	Distance au site	Caractéristiques principales
Bassin d'Arcachon	Inclus	<p>Vaste étendue d'eau à salinité variable, découvrant de grandes surfaces de vasières à marée basse</p> <p>Zone humide d'importance internationale</p> <p>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</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>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)</p>
ZICO		
Nom de la zone	Distance au site	Caractéristiques principales
Bassin d'Arcachon et réserve naturelle du Banc d'Arguin	Inclus sur sa partie nord	<p>Site comprenant baie, estuaire, dunes de sables, lagunes saumâtres et d'eau douce, prairies humides, marais, forêts riveraines</p> <p>Nidification de plusieurs espèces d'intérêt communautaire (Aigrette garzette, Cigogne blanche, Gorge-bleue...)</p> <p>Site d'importance internationale pour l'hivernage et la migration des oiseaux d'eau</p>

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.

Le PNR devient gestionnaire des zones NATURA 2000 du Bassin d'Arcachon qui sont majoritairement inclus dans son périmètre (435 km<sup>2</sup>).

Selon le décret de création, le parc est 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, est pas inclus au droit des zones d'inventaire de type ZNIEFF de type II et ZICO du Bassin d'Arcachon, qui se trouvent dans le périmètre des sites NATURA 2000 décrits en Annexe 6 et gérées par le Parc Naturel Marin.

Ainsi, les éventuelles incidences du projet sur les milieux naturels décrits précédemment ont été 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 de Gujan-Mestras, 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 inscrit ou classé, ni monument historique n'est répertorié sur la commune de Gujan-Mestras.

La commune de Gujan-Mestras accueille plusieurs sites archéologiques, historiques et préhistoriques, témoignages des occupations et des évolutions ancestrales.

Réalisé d'après les bases archéologiques de la DRAC Aquitaine, le zonage archéologique de la commune défini par arrêté préfectoral en date du 16 juillet 2007 mentionne deux grands ensembles :

- le Port de Larros et l'église Saint-Maurice : église et cimetière médiévaux, probables occupations néolithiques et protohistoriques ;
- la Houdine de Mestrassou et la route de Haurat : occupations de l'Age du fer et du haut Moyen Age.

Le site est localisé sur la zone archéologique préventive du « Port de Larros et église Saint-Maurice ».

A ce titre, le projet fera l'objet d'une déclaration auprès des services archéologiques de la préfecture qui décidera de la réalisation de fouilles préventives.

**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 Gujan ; les installations d'amarrage du secteur Ostrea Edulis étant devenues vétustes et dégradées.**

Annexe 10 : Plan de localisation des zones humides

Compte tenu de ses caractéristiques et de son implantation, le site d'étude est localisé à l'interface entre le milieu terrestre et le milieu maritime (aquatique).

Le site objet du projet s'inscrit dans sa partie terminale nord (20 derniers mètres) sur le périmètre d'une zone humide répertoriée par le Syndicat Mixte du bassin versant des lacs du Born (environ 300 m<sup>2</sup>).

Il ne s'inscrit pas sur les périmètres :

- Des zones humides élémentaires de l'Agence de l'eau Adour-Garonne ;
- Des zones humides d'importances majeures de l'Observatoire National des zones humides.



Compte tenu de la localisation des zones humides du secteur d'étude et de l'occupation actuelle (la partie terminale de la zone au Nord est déjà aménagée par des dispositifs d'amarrages, le projet n'aura pas d'incidence significatives sur les zones humides identifiées.

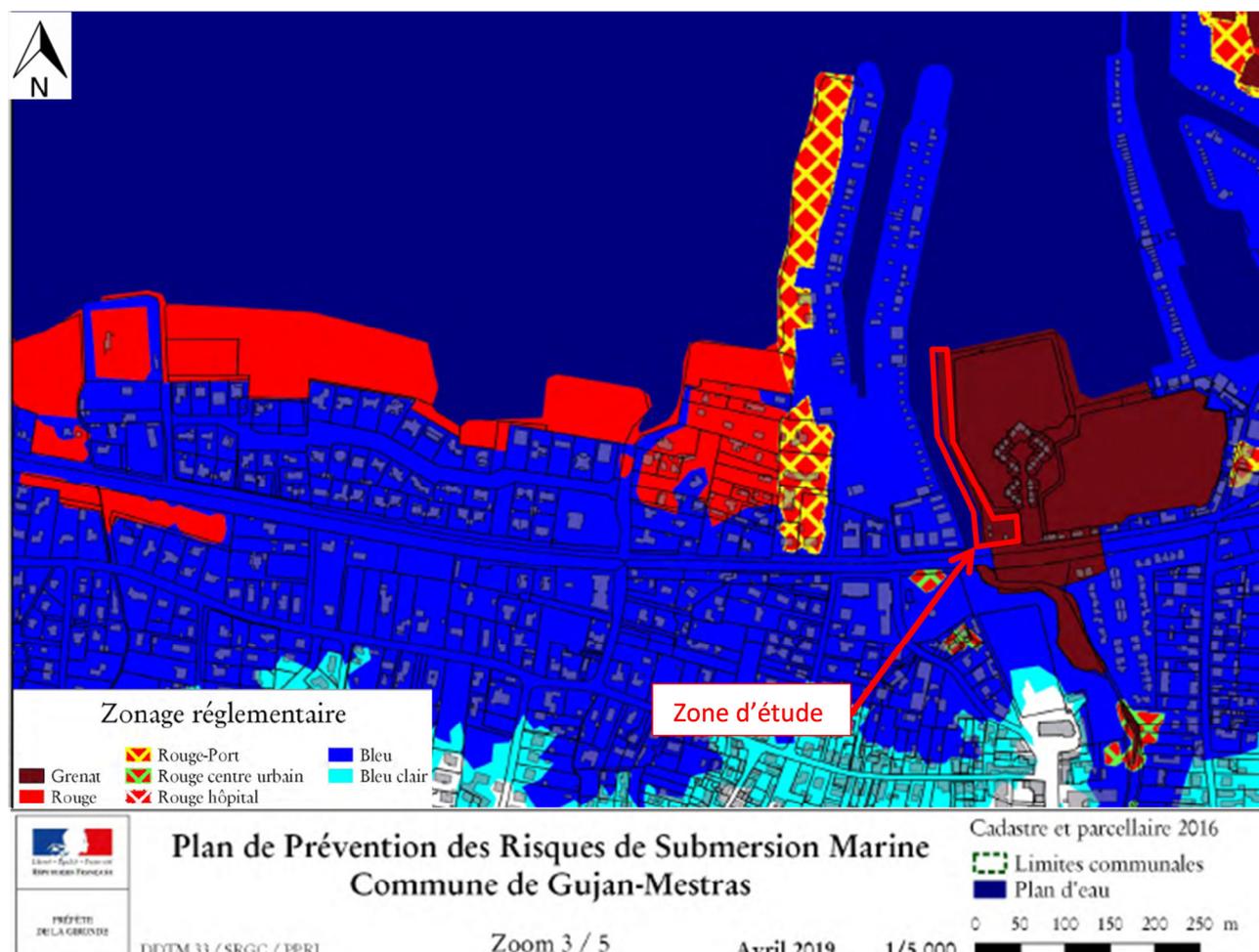
En effet, les travaux consistent principalement à remplacer des installations existantes, vétustes et dégradées par de nouveaux équipements. Le projet ne prévoit de s'étendre sur des zones naturelles au-delà des zones déjà aménagées. En outre, les dispositifs étudiés correspondent à des pontons flottants (l'appui sur le fond de la darse évolue au rythme des marées et n'est donc pas continu mais seulement à marée basse) guidés par coulissement le long de profilés métalliques (qui supporteront les principaux efforts mécaniques) fixés sur le couronnement d'un rideau de palplanche, ancré dans la digue, qui n'est pas caractéristique d'une zone humide.

Enfin, les mesures prises lors de la réalisation des opérations et notamment visant à prévenir les risques accidentels de pollution, doivent limiter les incidences lors des travaux.

Annexe 11 : Risques naturels

La commune dispose d'un Plan de Prévention du Risque naturel d'inondation par Submersion Marine approuvé par arrêté préfectoral en date du 19 avril 2019.

Selon le plan de zonage réglementaire du PPRSM – Commune de Gujan-Mestras, la zone d'étude est à l'interface entre le plan d'eau (partie incluse dans la darse) et la zone « grenat » pour la partie terrestre (digue).



La zone grenat est une zone d'aléa très fort. A ce titre, le projet respectera les prescriptions du règlement du PPRSM en considérant les spécificités portuaires de la zone et du projet et les installations existantes.

Il s'agit d'une zone, en principe, inconstructible exception faite des projets de mise en sécurité des personnes, des activités et biens existants implantés avant l'approbation du PPRSM ou ceux dont la proximité immédiate de l'eau est nécessaire, ce qui est le cas du projet en question.

Le projet aura ainsi une incidence neutre ou positive vis-à-vis des risques potentiels de submersions marines (conservation du niveau de la digue en l'état afin de ne pas augmenter les risques d'inondation sur la rive gauche du ruisseau et protection d'une partie de la digue contre les érosions marines).

Annexe 12 : Plan de localisation des captages d'eau potable et des périmètres de protection associés

Après consultation de l'ARS Nouvelle-Aquitaine, le terrain d'étude n'est pas localisé sur le périmètre de protection d'un captage d'eau potable.

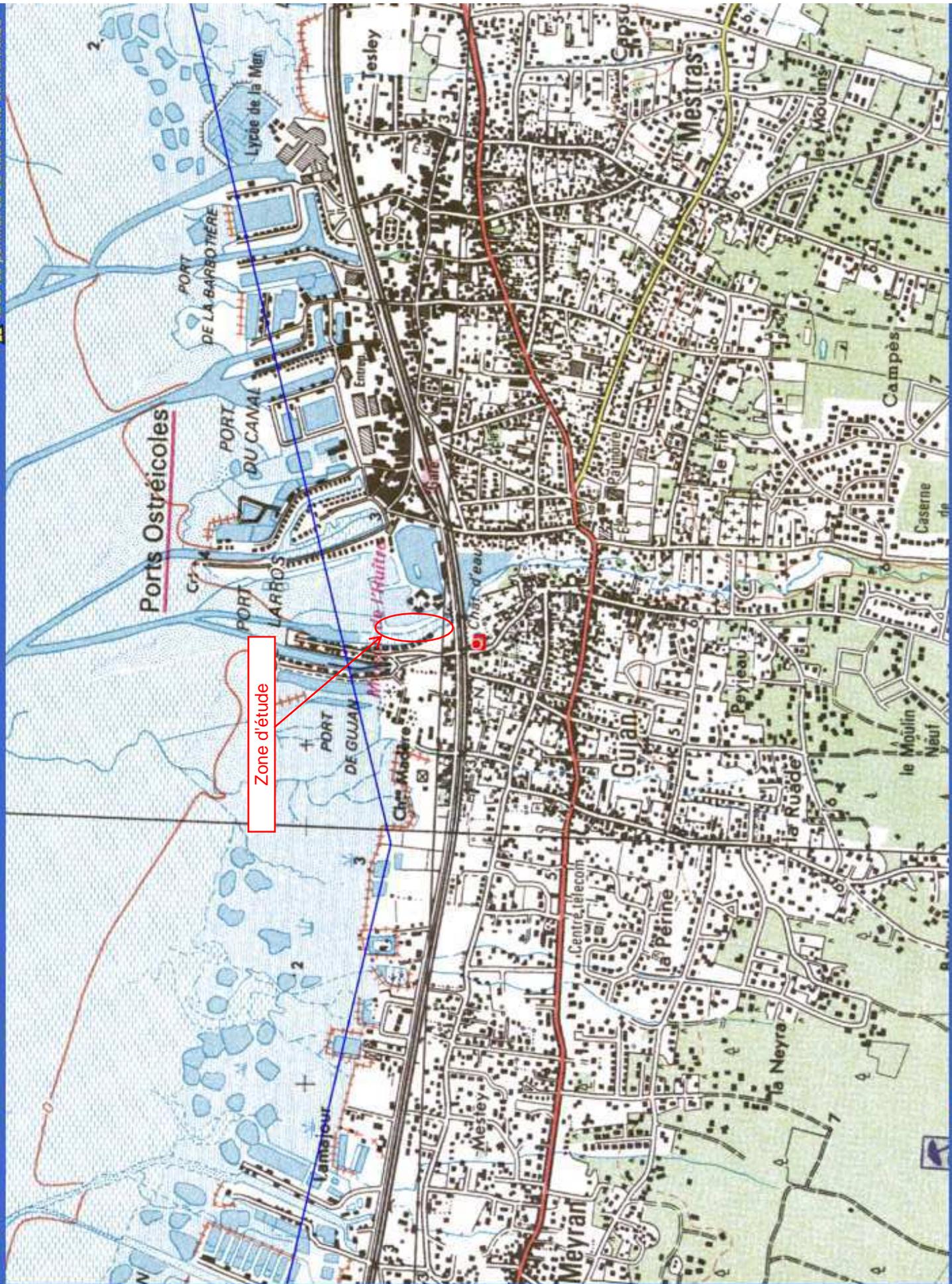
Selon les éléments transmis, seul un captage est recensé dans un rayon de 2000 m autour du projet.

Il s'agit du captage de la Passerelle qui exploite la nappe oligocène à 376 m de profondeur.

Compte tenu de la protection de cette ressource profonde, les périmètres de protection associés sont peu étendus et ne concernent pas le projet.



CODE SISE-EAUX	000133
COMMUNE	GUJAN MESTRAS
CODE INSEE	33199
NOM DU CAPTAGE	LA PASSERELLE
CODE BSS	08501X0005
X (m)	329135
Y (m)	1965671
Z (m)	3
NATURE DE L'EAU	ESO
NAPPE	OLIGOCENE
PROFONDEUR (m)	376
DEBIT (m3/j)	1351
USAGE	AEP
DATE AVIS HYDRO	13/06/1987
DATE CDH	19/11/1987
DATE DUP	09/12/1987
ETAT DE LA PROCEDURE	Procédure terminée (captage public)
MAITRE D'OUVRAGE	COBAS
NOM UGE	COBAS



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 (déblais) ;
- 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 de mise en sécurité du secteur « Ostrea Edulis » du Port de Gujan (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 existantes, 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 afin de faciliter leur acceptation et leur mise en œuvre le moment venu (remisage sur d'autres ports de Gujan-Mestras selon les disponibilités par exemple) ;
3. Pour limiter l'incidence sur les usagers, 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 de la zone d'amarrage 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 la zone de travaux (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 maritime, 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 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 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 stockage sur le site de transit de sédiments du port de la Molle, et 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), 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 d'augmentation de surface des installations).

- **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 qu'ils peuvent abriter, les eaux souterraines et les eaux superficielles 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 ;
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 ;
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.

En phase d'exploitation, dans sa conception, le projet intègre un certain nombre de mesures visant à éviter les incidences sur l'environnement et les nuisances sur le voisinage. En effet, le projet consiste à sécuriser la digue, le sentier du littoral ainsi que des zones de débordements localisées proches du boulevard Pierre Dignac par la construction d'un rideau de palplanches sur 80 % de la hauteur de la digue et à réorganiser l'amarrage existant de navires de plaisance dans le secteur Ostrea Edulis permettant d'accueillir plus de navires sur un même linéaire d'installations. De ce fait, cela permet d'éviter de consommer des espaces naturels supplémentaires pour l'accueil de bateaux de plaisance. Le projet prévoit de remplacer les installations existantes, anciennes, vétustes et dangereuses afin de sécuriser les conditions d'amarrage et d'accès aux navires pour les usagers et de revaloriser le patrimoine portuaire avec une meilleure intégration paysagère du projet dans son environnement. Des améliorations seront aussi apportées à la desserte des équipements avec le réaménagement d'une zone de parkings à proximité : meilleures conditions d'accueil avec l'augmentation du nombre de places et d'équipements annexes (places pour cycles, place PMR, gestion des eaux de ruissellement par infiltration, éclairage public, poubelle, espaces paysagers avec arbres, arbustes et bancs, chemin piétonnier avec garde corps).