

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine

Bordeaux, le 22 février 2012

Mission Connaissance et Évaluation

Affaire suivie par : Charles REFAUVELET

**Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale
(en application de l'article L.122-1 et R.122-1 du Code de l'environnement)
Création du port à sec de Gujan-Mestras (33)**

Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été saisie par le Conseil Général de la Gironde par courrier du 19 décembre 2011, reçu le 3 janvier 2011, sur l'étude d'impact contenue dans le dossier de création d'un port à sec sur la commune de Gujan-Mestras déposé par la société « Port ADHOC », suite à un appel à projet.

Cette saisine étant conforme aux dispositions du Code de l'environnement (articles L.122-3, R.122-1-1, R.122-5, R. 122-8 10°, R. 122-13), il en a été accusé réception le 20 janvier 2012.

L'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter du 3 janvier 2012 pour donner son avis sur l'évaluation environnementale de ce dossier.

Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, dans le cadre de la procédure loi sur l'eau le 1er août 2011. Une contribution départementale était jointe au courrier de saisine par la Direction Départementale des territoires et de la Mer de la Gironde, et la Délégation territoriale de l'Agence régionale de santé de la Gironde a émis un avis le 22 juillet 2011.

Le présent avis porte sur la même étude d'impact que celle qui a fait l'objet de l'avis du 1er août 2011.

Une note complémentaire au dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, datée du 18 octobre 2011 est jointe à la saisine.

I - Contexte du projet

La SAS PORT ADHOC a été retenue par le département de la Gironde dans le cadre d'un appel à projet pour réaliser un projet de port à sec dans le port de LARROS sur la commune de GUJAN-MESTRAS.

Une autorisation d'occupation du domaine public maritime portuaire (DPM) est en cours d'instruction au titre du code des ports maritimes, conduite par le département de la Gironde. gestionnaire du port de LARROS.

Le projet concerne une surface totale de 12 203 m² sur le DPM comprenant une parcelle vacante de 6260 m² et trois parcelles occupées actuellement par des activités de cultures marines dont des bassins alimentés en eau de mer sur environ 3000 m². Un remblai de 7000 m³ provenant du creusement et du dragage des accès maritimes du projet est mis en œuvre pour établir la plateforme du projet à la côte 3,50 NGF .

Le projet comporte 414 places de bateau de longueur maximum 8,50 m, sur des racks métalliques dont la hauteur serait de l'ordre de huit mètres bateaux compris.

Il comporte un parking de 35 places, une capitainerie de 115 m², une aire de carénage, l'ensemble étant clôturé.

Le coût total du projet est évalué entre 2,7 et 3,2 M€

II – Caractère complet du dossier

Le dossier soumis à l'examen de l'autorité environnementale comporte une étude d'impact qui se compose des chapitres suivants :

- un résumé non technique
- une analyse de l'état initial du site et de son environnement
- les raisons du choix de la solution retenue
- une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents sur l'environnement
- une évaluation des incidences NATURA 2000
- une présentation des effets sur la santé
- réductions des impacts, mesures de suivi et de compensation, recommandations
- moyen de surveillance et de suivi des travaux

L'étude d'impact mentionne l'ensemble des rubriques requises par le code de l'environnement, à l'exception des dépenses liées aux mesures en faveur de l'environnement.

III – L'analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

III. 1 - L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique accompagne l'étude d'impact et est destiné à en faciliter la compréhension par le public. Il doit reprendre sous forme synthétique les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties de l'étude d'impact et être un document autonome.

L'étude comprend un résumé non technique clair et synthétique qui présente les principaux éléments figurant dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique n'appelle pas d'observations particulières.

III.2 L'analyse de l'état initial du site et de son environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement doit être conçue comme un outil d'aide à la décision. Elle doit mettre en évidence les atouts environnementaux du site sur lesquels le projet pourra s'appuyer et comporter des analyses et synthèses transversales.

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'articule autour de la présentation du milieu physique, du milieu marin, du milieu terrestre, de l'environnement biologique terrestre et maritime, des usages, et des documents d'urbanisme.

III.2.1 - Le milieu physique

Ce chapitre présente successivement la climatologie et la géologie. Il est présenté de manière claire et correctement illustrée.

L'autorité environnementale constate que la note complémentaire intègre la question du risque de submersion marine ainsi que les derniers éléments disponibles de connaissance du risque après la tempête Xynthia. Un plan de prévention du risque submersion a été prescrit, les études d'aléas ne sont pas conduites à ce jour, et le niveau de référence centennal n'est pas encore défini. Le pétitionnaire fait état dans son dossier d'une période de retour dimillénaire qui ne repose sur aucun fait établi.

Au regard des connaissances des risques sur le secteur, ainsi que de la rehausse du niveau des océans de 60cm à l'horizon 2100 liée au réchauffement climatique, la cote hors d'eau du site remblayé de 3,90 NGF apparaît insuffisante.

III.2.2 - Le milieu marin

Ce chapitre présente une analyse de la salinité, des systèmes hydrauliques (bassin intérieur et embouchure de la Leyre), de la qualité des sédiments marins ainsi que de la qualité des eaux de surface. L'étude d'impact présente les résultats des analyses chimiques conduites par la SGS en avril 2010 qui fait état de la bonne qualité des sédiments.

III.2.3 - Le milieu terrestre

Ce chapitre présente la topographie, l'hydrographie, la qualité du sol de la zone d'étude et la nature géotechnique de cette dernière.

L'étude d'impact constate que les sols peuvent être considérés comme des déchets inertes compatibles avec une revalorisation sur le site. L'étude annonce un dépassement du paramètre chlorure, et le considère comme normal du fait de l'influence maritime.

Une étude géotechnique a été réalisée par le bureau d'étude Alios Ingénierie les 15 et 16/03/2010. Cette étude conclut que les types de matériaux présents sur le site peuvent être classés en deux catégories. Les matériaux inutilisables en remblai (argiles vasardes et sableuses, déchets divers incluant les remblais coquilliers et sableux) et les matériaux utilisables en remblai sans sujétion particulière (sables grisâtres à beiges propres).

III.2.4 – L'environnement biologique terrestre et maritime

Ce chapitre présente le patrimoine naturel de la zone d'étude ainsi qu'une analyse de la faune et de la flore. L'étude d'impact fait référence à une étude réalisée par le bureau d'étude TBM, du 10 au 12 juin 2010 portant sur la faune et la flore. L'étude d'impact annonce qu'aucune espèce faunistique et floristique sensible, ou faisant l'objet d'une protection particulière n'est présente dans le périmètre du projet.

Natura 2000

Conformément à l'article L 414-4 du Code de l'Environnement, le projet comporte une évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet de création du port à sec est concerné par les sites Natura 2000 « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin » (FR 7212018) et « Bassin d'Arcachon et Cap-Ferret » (FR 7200679).

L'étude souligne la présence d'habitats protégés (végétation de prés salés ou apparentée) par les sites Natura 2000, dont la modification doit obligatoirement être justifiée et s'accompagner, en l'absence de solution alternative et de la justification d'un intérêt public majeur, de mesures compensatoires.

La note complémentaire du 18 octobre 2011 précise que l'étude du bureau TBM figure en annexe 5 de l'étude d'impact et justifie l'absence de complément aux investigations de terrains du mois de juin pour des raisons économiques au regard de l'intérêt écologique du site jugé comme faible.

L'autorité environnementale constate l'absence de l'étude du bureau TBM dans les annexes de l'étude d'impact et relève que les investigations de terrain réalisées uniquement en juin ne permettent pas d'appréhender les enjeux de façon globale et satisfaisante.

III.2.5 – Les usages

Cette partie présente les différents usages du site du projet et plus largement de Port-Larros et Gujan-Mestras, à savoir: le tourisme, l'ostréiculture, la plaisance et la construction navale.

III.2.6 – Les données d'urbanisme

L'ensemble du foncier concerné par le projet se trouve en zone NP. Il s'agit de zones littorales incluses dans le domaine Public Maritime. Ces zones sont réservées à la création et à l'extension des installations nécessaires à l'exploitation des ressources maritimes (ostréiculture, aquaculture) et aux activités complémentaires à cette exploitation. Le règlement de type N vise à protéger la valeur patrimoniale d'un site ostréicole traditionnel.

Pour le porteur de projet, la création du port à sec à port Larros est en conformité avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Gujan-Mestras.

Sur le plan de l'aspect paysager, l'étude indique que le projet a fait l'objet d'une réflexion sur les bases du SMVM (dont les extraits font l'objet de l'annexe 5) afin d'en garantir une bonne intégration dans son environnement.

Cependant l'autorité administrative souligne qu'un port à sec n'est pas, en tant que tel, nécessaire à l'exploitation des ressources maritimes (ostréiculture, aquaculture).

Au regard de la loi « littoral », l'étude précise que le port Larros peut être considéré comme urbanisé, en continuité de l'agglomération existante. Le rapport aurait cependant mérité de qualifier plus précisément la typologie des espaces environnants.

L'enjeu principal réside dans la présence d'habitats associés à la végétation de prés salés ou milieux apparentés (claire ostréicole-slikke, végétation de prés salés), habitat d'intérêt communautaire. Les autres enjeux environnementaux du site d'implantation concernent principalement la pollution et la qualité de l'eau ainsi que l'intégration paysagère du projet.

III.3 – Raison du choix du projet

Cette partie doit traiter des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu.

L'étude d'impact présente les avantages et inconvénients du port à flot et du port à sec. Elle retient, concernant le port à flot, les inconvénients suivants : pollution accidentelle par hydrocarbure, accélération de la sédimentation, carénage fréquent, arrachage des herbiers par la chaîne et recouvrement par le corps mort, impact visuel sur le domaine maritime, insécurité, vol et dégradation ainsi qu'une accessibilité restreinte. Pour le port à sec elle note en point positif : le traitement des eaux pluviales en cas de pollution accidentelle, le carénage inexistant, la zone sécurisée et protégée et le traitement sanitaire et ne retient qu'un inconvénient, celui de l'intégration paysagère à prendre en compte.

L'étude indique sans en faire la démonstration, que la réalisation du port à sec devrait permettre de diminuer, en partie, le nombre de bateaux sur le plan d'eau du bassin d'Arcachon, conformément aux recommandations du SMVM.

L'autorité environnementale retient que l'étude d'impact précise, sans le justifier, que le site du projet a été choisi sur la base d'une réflexion globale d'occupation et d'aménagement des ports présentée en conseil portuaire par le département de la Gironde, gestionnaire du port de LARROS. L'autorité environnementale rappelle que les éléments de justification d'un projet doivent être suffisamment substantiels pour justifier de la réalisation dudit projet au regard des enjeux d'un développement équilibré du littoral. Ces éléments de justifications ne sont pas développés dans le dossier.

III.4 - L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement

Les impacts du projet doivent être qualifiés et quantifiés au regard du projet.

Un tableau synthétisant les impacts de la création du port à sec est présenté de manière claire (planche 11).

III.4.1 - Les impacts temporaires en phase travaux

Les impacts identifiés en phase travaux concernent principalement le milieu naturel (maritime et terrestre) et le milieu humain.

Concernant le milieu naturel aquatique, les différents travaux peuvent avoir une incidence physique par la remise en suspension de particules. D'après l'étude d'impact, ce phénomène pourrait avoir une influence sur les herbiers à zostères, à travers une diminution de l'activité photosynthétique.

Pour le porteur de projet, le milieu aquatique ne devrait pas subir d'importants bouleversements durant la phase travaux en dehors d'une augmentation de la concentration en matière en suspension.

L'autorité environnementale constate que l'étude d'impact estime le risque inhérent aux matières en suspension comme négligeable mais regrette qu'elle ne propose pas de mesure quantifiée de suivi dans la phase travaux pour s'en assurer.

Concernant le milieu naturel terrestre, l'étude considère le terrassement de la zone d'étude comme une phase indispensable, induisant un remaniement de la totalité de la surface. L'étude annonce que les impacts sur la faune et la flore seront négligeables en raison de l'absence d'espèces protégées ou présentant un intérêt écologique. De même, le projet n'induirait pas d'impacts négatifs sur les sites Natura 2000 en raison du "nettoyage" de l'estran des macro déchets prévu pour une valorisation en remblais.

L'étude d'impact fait état d'un temps de ressuyage nécessaire afin d'abattre la quantité d'eau salée d'une part et le mélange de ces matériaux avec les terres d'autre part.

Le projet prévoit le comblement des malines, zones humides, ainsi que l'empiètement sur le domaine public maritime. Cette disparition de zone humide s'accompagnera, d'après l'étude, de mesures compensatoires adaptées.

L'autorité environnementale regrette, sur cette partie, qu'aucune argumentation ne vienne étayer cette affirmation. Elle retient que la réalisation du projet, qui se traduirait par la disparition de milieux humides (malines), devra faire l'objet de mesures compensatoires adaptées.

Concernant le milieu humain, l'étude considère que l'impact du chantier devrait être positif pour le secteur de la restauration alentour.

III.4.2 - Les impacts permanents en phase d'exploitation

Cette partie traite des incidences du projet sur le paysage, sur l'environnement naturel ainsi que l'environnement humain.

Incidence sur le paysage: la création d'un port à sec impacte visiblement et durablement le territoire sur lequel il s'implante. La hauteur des racks (sans bateaux) prévue est de 6,6 mètres. L'impact visuel serait donc fort dans un rayon de 300 mètres. L'étude annonce que ce projet serait le premier conçu et aménagé avec des outils paysagers développés suivant des spécificités locales afin de s'intégrer au mieux dans un environnement délicat.

L'autorité environnementale considère l'étude paysagère comme incomplète. Elle ne présente pas de carte des entités paysagères dans le port et ses environs, ni d'analyse des cônes de vue majeurs à préserver. Compte-tenu du fort impact visuel, l'autorité environnementale regrette qu'une réflexion approfondie sur les caractéristiques architecturales et paysagères prenant en compte l'échelle et la dimension du projet n'ait pas été menée.

Milieu humain: D'après l'étude, la réalisation du projet induirait la création de 3 à 4 emplois, ainsi qu'une légère augmentation de la circulation automobile qui serait la seule contrainte pour les activités ostréicoles alentours.

L'autorité environnementale retient que la réalisation du projet modifierait fortement l'usage du port au bénéfice de la plaisance et regrette l'absence d'étude de l'impact du projet sur l'économie de l'activité ostréicole traditionnelle.

Milieu naturel: L'étude d'impact annonce que sur le long terme les incidences d'un port à sec sur le milieu naturel sont nulles, voire positives par le biais de l'amélioration de la qualité des eaux. D'après l'étude, le projet serait compatible avec le SAGE de la Leyre et du SDAGE Adour-Garonne.

L'autorité environnementale note cependant que les besoins en dragages sur le long terme ne sont pas quantifiés, pas plus que leur impact.

Natura 2000

Conformément à l'article L 414-4 du Code de l'Environnement, le projet comporte une évaluation des incidences Natura 2000.

Ce rapport d'évaluation d'incidences Natura 2000 retient la présence de prés salés, habitat d'intérêt communautaire comme principal enjeu du projet. L'impact du projet sur ces habitats peut être qualifié de notable. Leur préservation doit être considérée comme enjeu de conservation à l'échelle du site Natura 2000 BASSIN D'ARCACHON et CAP FERRET Site d'Importance Communautaire FR 7200679 .

L'habitat sensible représenté par la lagune nord identifiée comme "claire ostréicole-slikke" serait détruit pour la création du projet. Le pétitionnaire tout en reconnaissant l'intérêt écologique de cette parcelle, justifie la destruction partielle de sa végétation pour des raisons de viabilité technique et surtout économique.

L'autorité environnementale rappelle que les mesures compensatoires à la destruction d'habitats et espèces d'intérêt communautaire ne peuvent être acceptées qu'en l'absence de solution alternative, après justification de l'intérêt public majeur du projet, puis avis de la Commission Européenne. En effet, le bassin d'Arcachon est entièrement inscrit comme habitat prioritaire 1150* (lagune côtière). L'autorité environnementale rappelle l'obligation d'observer les dispositions de l'article 6 de la directive "habitat, faune, flore" du 21 mai 1992.

III.5 L'analyse des mesures prises pour supprimer, réduire et/ou compenser les effets du projet

Les mesures présentées doivent systématiquement rechercher en premier lieu à éviter les incidences sur l'environnement, en second lieu à les réduire et en dernier recours à compenser les impacts environnementaux résiduels.

L'étude d'impact énonce les mesures compensatoires orientées vers les points suivants:

III.5.1 - Les mesures sur le milieu naturel

Il est noté que le maître d'ouvrage s'engage à adopter les mesures suivantes :

- Utilisation de panneaux solaires thermiques pour le chauffage de l'eau chaude sanitaire de la Capitainerie
- Récupération des eaux pluviales sur le site à l'aide de noues végétalisées
- Mise en place de mesures de nettoyage du littoral à proximité (avec enlèvement de tous les déchets anthropiques) pour compenser l'empiètement sur le domaine public maritime et le comblement des zones humides.
- Restauration (en termes de surface) des berges du port Larros, et particulièrement les berges extérieures pour compenser la destruction des zones humides (malines)

L'autorité environnementale considère que la restauration des berges ne peut être considérée comme une mesure compensatoire en rapport avec la destruction de zones humides. L'autorité environnementale rappelle que cette dernière doit être à la fois justifiée et compensée.

III.5.2 - Les mesures sur le paysage

- Prise en compte du bâti existant pour le choix des matériaux, des formes et des couleurs qui composent les clôtures et la Capitainerie
- Implantation d'espèces végétales endémiques, non envahissantes et au feuillage persistant
- Rehausse de 20 à 30 cm de la clôture en bois pour permettre la libre circulation de la petite faune
- Adapter la hauteur des solutions paysagères à la hauteur des racks

L'autorité environnementale constate que le choix d'aménagement paysager proposé pour dissimuler l'ouvrage (clôtures et filets supportant une végétation grimpante) ne semble pas proportionné ni adapté au projet. En effet, sa faisabilité (croissance et maintien de la végétation) n'est pas garantie eu égard aux conditions particulières du climat océanique.

III.5.3 - Les mesures spécifiques à l'imperméabilisation du site

- Limitation de l'imperméabilisation du sol aux endroits strictement nécessaires afin d'éviter les risques de pollution aux hydrocarbures en cas de fuite des moteurs de bateaux.
- Récupération et traitement des eaux vers une unité de traitement (déboureur et déshuileur)

III.5.3 - Les mesures spécifiques aux travaux

- Réalisation des travaux en période de marée basse ou à marée montante pour limiter au maximum l'apport de matières en suspension à l'extérieur du port.
- Réalisation des travaux en dehors de la période estivale

L'étude d'impact présente également les moyens de surveillance et de suivi des travaux ainsi que du suivi après les travaux.

L'autorité environnementale note que l'ensemble des mesures compensatoires ou d'évitement ne semblent pas proportionnées au regard des impacts du projet, notamment la destruction d'habitats et espèces d'intérêt communautaire. De plus, l'autorité environnementale regrette l'absence de mesures permettant de garantir la réduction effective du stationnement des bateaux sur le plan d'eau, conformément aux recommandations du SMVM.

III.6- L'analyse des coûts des mesures compensatoires

L'étude d'impact n'indique aucune estimation du coût des mesures compensatoires liées à la réalisation du projet. La note complémentaire du 18 octobre 2011 annonce que l'intégralité du budget des mesures en faveur de l'environnement est intégrée dans le bilan économique global. Les mesures de réduction, compensation telles que l'utilisation des remblais, l'aménagement paysager, le nettoyage du trait de côte font partie intégrante du projet et sont intégrées dans les 700 000€ alloués à la voirie.

L'autorité environnementale constate l'absence de chiffrage spécifique, dérogeant ainsi aux obligations de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement.

IV – Prise en compte de l'environnement dans le projet et conclusion de l'autorité environnementale

Le dossier a bien identifié les enjeux environnementaux qui portent principalement sur les milieux naturels, la qualité de l'eau et l'intégration paysagère du projet dans son environnement.

Au vu de la caractérisation en habitat prioritaire 1150* (lagune côtière) de la totalité du bassin d'Arcachon, l'autorité environnementale rappelle l'obligation d'observer les dispositions de l'article 6 de la directive « habitats, faune, flore », du 21 mai 1992. A ce titre, l'autorité environnementale considère qu'il aurait été utile de développer avec plus de précision la justification du projet et l'étude de solutions alternatives, ce qui permettrait de mieux apprécier les raisons impératives d'intérêt public majeur.

Le dossier propose des mesures compensatoires à la destruction d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire qui ne semblent toutefois pas à la hauteur des destructions projetées. L'autorité environnementale rappelle que ces mesures compensatoires ne peuvent être acceptées qu'après avis de la Commission Européenne.

L'autorité environnementale regrette l'absence d'une caractérisation des espaces urbains, ce qui aurait permis de vérifier l'adéquation du projet vis à vis des obligations induites par la loi littoral sur l'extension urbaine dans les espaces proches du rivage.

Compte-tenu du fort impact visuel, l'étude propose un certain nombre de mesures visant à intégrer le projet dans son environnement. Cependant, l'autorité environnementale estime que les caractéristiques architecturales et paysagères de l'ouvrage mériteraient d'être reconsidérées au regard de l'échelle et du dimensionnement du projet.

Le Préfet de région,



Patrick STEFANINI