

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement Nouvelle-Aquitaine

Bordeaux, le

- 5 MAI 2017

Mission Évaluation Environnementale

Pôle projets

Dragage des sédiments non immergeables du port de plaisance de La Rochelle (Charente-Maritime)

Avis de l'Autorité environnementale
(article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2017 – 4618

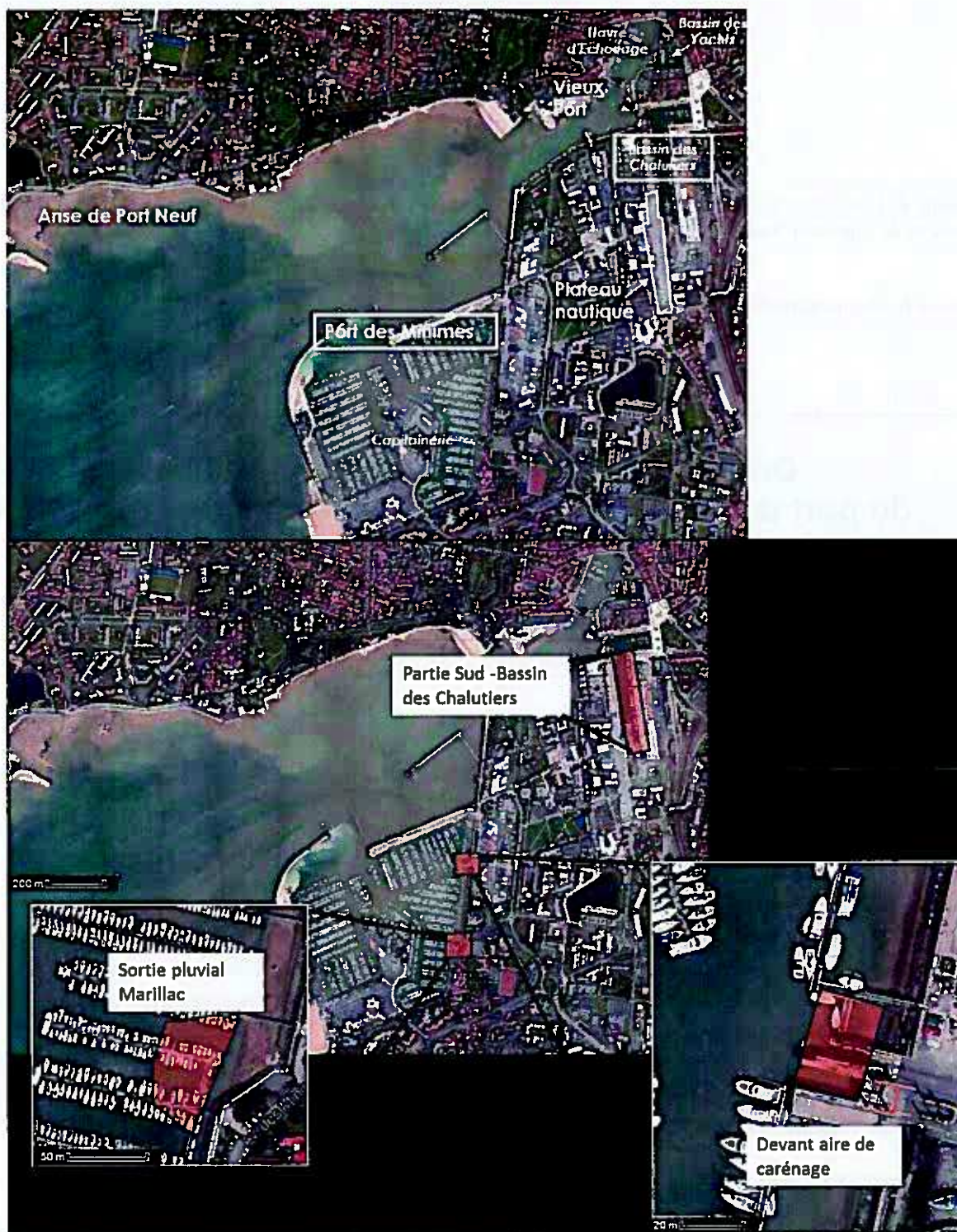
L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.

Localisation du projet :	La Rochelle (Charente-Maritime)
Demandeur :	Port de plaisance de la Rochelle
Procédure principale :	Autorisation unique (loi sur l'eau)
Autorité décisionnelle :	Préfet de la Charente-Maritime
Date de saisie de l'Autorité environnementale :	13 mars 2017
Date de réception de la contribution départementale :	3 avril 2017
Date de réception de l'avis de l'Agence Régionale de Santé :	13 avril 2017

Principales caractéristiques du projet.

Le projet porte sur la demande d'autorisation décennale pour le dragage de sédiments non immergeables du port de plaisance de La Rochelle, port situé au sein du pertuis d'Antioche. Il concerne trois zones d'extraction, le bassin des Chalutiers¹ au sein du Vieux Port et deux secteurs du port des Minimes² : devant l'aire de carénage et en sortie d'exutoire du pluvial de Marillac. Le volume à extraire est évalué à 28 000 m³ sur 10 ans, 14 000 m³ en 2019 et 14 000 m³ en 2021 (années mentionnées à titre indicatif), pour un volume maximal extrait de 15 000 m³ par opération et une hauteur maximale draguée de 2 mètres sur l'ensemble du port.

- 1 Bassin destiné à l'accueil de la grande plaisance, la partie sud-est du bassin et le slipway sont concernés par le projet.
- 2 Le port des Minimes comprend 4588 places à flot sur les 5000 que compte le port de plaisance, ainsi que la plupart des services et équipements utiles aux plaisanciers. Les zones concernées par le projet sont à l'est du port des Minimes.



Plan de situation (source : étude d'impact)

Le port de plaisance de La Rochelle dispose déjà d'une autorisation de dragage d'entretien des sédiments jusqu'en 2024 pour un volume global annuel maximum de 408 000 m³, autorisation permettant le rejet des sédiments au niveau du site d'immersion du Lavardin ou du « phare du bout du monde ». Les sédiments qui seront dragués dans le cadre du présent projet ne sont cependant pas immergeables en mer compte-tenu de leurs niveaux de pollutions chimiques (dépassements des seuils réglementaires « N1 » et « N2 »³ pour l'un au moins des composants évalués). Le port souhaite maintenir les possibilités de navigation dans l'ensemble du port de plaisance en garantissant le maintien du tirant d'eau et en

³ Les arrêtés du 09 août 2006, 23 décembre 2009, 23 février 2013 et du 17 juillet 2014 relatif aux niveaux de référence à prendre en compte lors d'une analyse de sédiments marins en milieu portuaire définissent des niveaux de qualité des produits de dragage en fonction des teneurs en contaminant qui s'y trouvent, ces niveaux sont nommés N1 et N2.

prévenant tout problème d'envasement, d'où cette nouvelle demande d'autorisation. Par ce projet, le port poursuit également l'objectif d'une amélioration de la qualité des milieux par le retrait des sédiments contaminés.

Les sédiments à extraire du bassin des Chalutiers sont estimés à 20 000 m³ environ et ceux du port des Minimes à 8 000 m³ environ. Le dragage est prévu en deux fois pour les deux sites. Le port prévoit préférentiellement le dragage mécanique avec benne preneuse, le transport des sédiments par voie maritime jusqu'au site de transit, et le traitement des sédiments de La Repentie sur ce même site, au niveau du Grand Port Maritime de La Rochelle. L'analyse des sédiments réalisée permet de les qualifier de non écotoxiques⁴, les sédiments du bassin des Chalutiers étant par ailleurs qualifiés de non inertes et répondant aux critères permettant un traitement dans le cadre d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). L'autorisation d'exploiter une ICPE a été délivrée pour le site de La Repentie comme précisé dans les compléments apportés au dossier, le 1^{er} mars 2017. Une étude d'impact et une enquête publique relatives à ce projet d'installation ont été réalisées préalablement à cette autorisation conformément à la réglementation. Les sédiments traités ont pour la plupart vocation à être valorisés au travers du remblaiement de l'anse de La Repentie.

Le présent avis porte sur le dossier et l'étude d'impact réalisés dans le cadre de la procédure d'autorisation unique au titre de la rubrique 4.1.3.0 de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau (dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin, article R. 214-1 du Code de l'environnement).

Principaux enjeux environnementaux.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont correctement identifiés dans l'étude d'impact. Ils concernent les impacts potentiels du projet sur la qualité des eaux portuaires et littorales et sur les milieux naturel et humain, impacts potentiels liés à la qualité des sédiments qui seront extraits. Le présent avis traite en priorité ces enjeux.

I – Analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient.

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale, notamment l'étude d'impact, a été jugé complet par l'autorité décisionnaire. L'étude d'impact comporte notamment une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 en application des articles R. 414-19 et suivants du Code de l'environnement.

Le Résumé Non Technique reprend les principaux éléments de l'étude d'impact de façon claire et illustrée. L'étude d'impact est également globalement claire et illustrée. Un point doit cependant être précisé⁵.

1.1 – État initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet.

1.1.1 – Etat initial.

Qualité des sédiments :

L'établissement de l'état initial a notamment conduit à l'analyse de la qualité des sédiments à extraire. Les analyses menées montrent que les sédiments sont principalement composés de matériaux fins à dominante limoneuse sur l'ensemble du port. En outre, les sédiments à extraire sont non immergeables : des dépassements de seuil N2 de qualité des sédiments sont observés depuis 2011 pour tous les échantillons et tous les paramètres (traces inorganiques et en particulier Cuivre et Mercure, PCB - polychlorobiphényles, HAP – hydrocarbures aromatiques polycycliques et TBT - tributylétains). Les analyses permettent également de conclure que les sédiments ne sont pas écotoxiques. Les sédiments du bassin des Chalutiers ne sont pas inertes selon les tests réalisés, ils répondent cependant aux critères pour un traitement à terre dans le cadre d'une ICPE telle que celle autorisée sur le site de La Repentie : ils peuvent être considérés comme non dangereux au vu des analyses.

Qualité des eaux et environnement socio-économique :

Compte-tenu des activités de tourisme et de conchyliculture à La Rochelle ou à proximité immédiate, la qualité des eaux de baignade et des eaux littorales est un enjeu fort pour le secteur et fait l'objet de nombreux suivis à travers différents réseaux de contrôle et de surveillance, présentés dans l'étude d'impact. Les activités de pêche et d'élevage sont interdites dans la baie de La Rochelle par mesure préventive.

4 L'Arrêté du 28 octobre 2010, relatif à la caractérisation de la dangerosité du déchet, permet d'attribuer le critère H14 (déchet écotoxique). La caractérisation des sédiments à draguer selon ce critère conduit à les qualifier de non écotoxiques.

5 Page 24 : « Les produits dragués seront ensuite transportés par voie maritime (drague hydraulique, barges) ou par voie routière (drague mécanique) jusqu'au site de traitement des sédiments de La Repentie pour y être pris en charge, stockés de façon transitoire et traités. » Cette phrase prête à confusion, le traitement par drague mécanique et le transport par voie maritime étant privilégiés dans le cadre du projet.

Milieu biologique:

Les zones de protection et d'inventaire à proximité du port de plaisance de La Rochelle sont recensées : deux sites Natura 2000 sont en particulier identifiés à proximité immédiate, le « Pertuis charentais » (directive « Habitats) et le « Pertuis charentais - Rochebonne » (directive « Oiseaux »), ce second site concernant 40 % de la population mondiale de Puffin des Baléares. En outre, les opérations de dragage de sédiments non immergeables sont en partie prévues au sein de réservoirs de biodiversité (milieu littoral et zones humides) mais en dehors des corridors écologiques selon le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Le dragage et le transport de sédiments concernent directement le Parc Naturel Marin des « Pertuis Charentais et de l'Estuaire de la Gironde ».

Il est rappelé dans l'étude d'impact que le projet « se déroule à proximité d'une zone littorale, siège d'habitats marins et de lieu de vie ou de migration de certaines espèces marines et terrestres (Oiseaux). » (page 119). Le projet est notamment situé à proximité de la grande voie de migration Est-Atlantique.

Le peuplement benthique⁶ de la zone d'étude est riche en espèces et se caractérise par la présence de nombreuses espèces exploitées. Six espèces de poissons d'intérêt communautaire ont en outre été recensées dans la zone du site Natura 2000 « Pertuis charentais ». La Lamproie marine, qui se reproduit de fin avril à fin mai, est la seule de ces six espèces susceptibles d'être présentes au droit des zones de dragage (page 119). Le projet est situé hors frayères ou nourriceries utilisées par les poissons.

Cadre de vie :

Concernant le patrimoine protégé, il convient de noter le classement en tant que monument historique du slipway du bassin des Chalutiers, la proximité immédiate de ce bassin des sites inscrits de la « promenade des Tamaris » et des « abords du vieux port » et du site classé des « terrains communaux devant les remparts », ainsi que la proximité du bassin des Minimés du site inscrit « domaine de Coureilles ».

1.1.2 – Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet.

La mise en suspension de particules sédimentaires est susceptible de dégrader la qualité chimique des fonds, la qualité de l'eau et le milieu biologique. Le transport des sédiments principalement par voie maritime peut par ailleurs entraîner des pollutions accidentelles des milieux portuaires et littoraux. Les activités économiques peuvent également être impactées par le projet : effet potentiel négatif lié à la dégradation des milieux (tourisme, conchyliculture) ou à la période de travaux (tourisme) et effet positif lié au maintien du tirant d'eau permis par le projet (navigation). Le transport des sédiments jusqu'au centre de traitement peut également entraîner des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, en particulier par voie routière.

Le pétitionnaire indique que le dragage mécanique, qui génère davantage de mise en suspension de particules que le dragage hydraulique, sera utilisé préférentiellement. Le pétitionnaire justifie ce choix par la plus forte densité des sédiments dragués par voie mécanique (pas d'ajout d'eau pour draguer les sédiments), qui permet de limiter les quantités transportées vers le centre de traitement des sédiments. Il précise en outre que « les impacts restent de faible ampleur, localisés et temporaires puisqu'ils ont lieu seulement lors de la remontée de la pelle mécanique » (page 114). Plusieurs mesures sont par ailleurs prévues pour répondre aux enjeux et effets potentiels identifiés, en particulier :

- choix d'une période appropriée à l'ensemble des enjeux ;
- balisage des zones de travaux et zone de repli prévue pour le stationnement du matériel ;
- dragage préférentiellement à flot ou écluse fermée du bassin des Chalutiers, dans l'objectif de confiner le panache turbide éventuel ;
- suivi de turbidité⁷ pouvant déclencher :
 - la mise en place d'un rideau anti-dispersion au niveau du port des Minimés⁸, dans l'objectif de stopper un éventuel panache turbide ;
 - la réduction ou l'arrêt des dragages pour un bruit de fond supérieur au bruit de fond mesuré en début de semaine dans un point déterminé au milieu de l'espace portuaire (point A) + 50 mg/l ou + 100 mg/l ;
- utilisation si possible d'une unique barge pour le dragage mécanique ou hydraulique des sédiments et pour leur transport jusqu'au site de traitement ; le transport par camion pourra éventuellement être utilisé après prétraitement des sédiments pour réduire leur teneur en eau ;

6 Le peuplement benthique regroupe l'ensemble des espèces aquatiques qui vivent à proximité du fond des mers et océans, des lacs et cours d'eau.

7 Une eau turbide est chargée en matières en suspension et s'oppose à une eau claire.

8 Critères précisés en page 6 du mémoire en réponse du port du 1^{er} mars 2017.

- la surverse, consistant à éliminer directement dans le milieu l'excès d'eau aspiré dans la barge avec les sédiments par débordement des eaux surnageantes (risque de passage en solution des contaminants), ne sera pas utilisée ;
- acceptation des sédiments par le site de traitement de La Repentie selon des résultats d'analyses (physico-chimiques et lixiviation) provenant d'une campagne d'analyse de moins de trois ans ;
- emploi possible d'huiles biodégradables pour les moteurs des engins utilisés ;
- mesure de suivi du chantier et notamment du contexte sédimentologique (bathymétrie et analyse de la qualité chimique des sédiments avant chaque opération de dragage - page 116).

Le port ne prévoit pas de mesures concernant l'avifaune, considérant que « *le port de plaisance ne constitue pas un habitat des plus favorables pour cette avifaune, qui trouvera davantage des espaces où poursuivre leurs activités d'alimentation ou de repos sur les zones littorales* » (page 134). Le projet aura par ailleurs un impact négligeable sur le patrimoine protégé.

Les mesures proposées apparaissent comme pertinentes et adaptées au projet. Certaines mesures sont cependant imprécises, ce qui ne permet pas de les évaluer pleinement. C'est en particulier le cas de la période des opérations qui diffère au fil du résumé non technique et de l'étude d'impact : dragage de début septembre à fin juin (planning page 8 du résumé non technique) ; en période diurne et automnale ou hivernale (page 14 du résumé non technique) ; de début septembre à fin mai (planning page 30 de l'étude d'impact, page 4 du mémoire en réponse du port du 1^{er} mars 2017) ; entre le 1^{er} octobre et le 15 mai de l'année suivante soit en période de moindre sensibilité biologique (page 133 de l'étude d'impact) ; entre octobre et mai (page 135 de l'étude d'impact) ; en automne-hiver (hors période comprise entre le 1^{er} mai et le 30 septembre) (page 157 de l'étude d'impact).

Le port indique dans son mémoire en réponse du 1^{er} mars 2017 qu'il privilégiera la période hivernale pour le dragage et qu'il informera l'État au moins un mois à l'avance. Les différents calendriers présentés concordent sur l'exclusion de la période estivale de juillet et août. Il serait cependant utile de clarifier la situation en période de travaux : exclusion au printemps, en particulier les mois de mai et juin comme indiqué dans certaines parties de l'étude d'impact, ou pas. Ce point est important si l'on considère la période de travaux la plus favorable pour le milieu biologique (faune benthique et période de reproduction de la Lamproie marine de fin avril à fin mai).

Pour les autres mesures concernées, l'imprécision provient du fait que le port mettra en œuvre certaines mesures de préférence (dragage à flot ou écluse fermée du bassin des Chalutiers, transport des sédiments jusqu'au site de traitement par voie maritime, emploi d'huiles végétales pour les engins), sans expliciter ce qui pourrait conduire à ne pas appliquer ces mesures ni préciser les mesures alternatives pour les conditions de dragage du port des Chalutiers.

I.1.3 – Effets cumulés avec d'autres projets connus.

La méthodologie retenue pour l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus mériterait d'être plus précisément explicitée, notamment sur les questions de l'aire d'étude prise en compte et de la méthode de sélection des projets retenus pour l'analyse.

Les projets retenus sont tous en relation directe avec le présent projet : plate-forme de traitement et valorisation de sédiments de La Repentie, dragages d'entretien du port de plaisance de La Rochelle, du port de Pêche et du Grand Port Maritime de La Rochelle, immersion des sédiments sains sur le site du Lavardin.

Le dragage des sédiments non immergeables du Grand Port Maritime de La Rochelle a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en janvier 2017, soit antérieurement à l'apport de compléments au présent dossier de mars 2017, qui devrait être pris en compte dans l'analyse.

L'analyse des effets cumulés avec les projets retenus n'appelle pas de commentaire particulier.

I.2 – Raisons du choix du projet et compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification.

Le port de plaisance explicite clairement les raisons du choix du projet et ses objectifs. Le projet répond à l'objectif premier de garantir les tirants d'eau dans l'ensemble du port de plaisance et ainsi à maintenir les possibilités de navigation, notamment au niveau du bassin des Chalutiers qui peut accueillir des bateaux de grande plaisance. Le port de plaisance poursuit également un objectif d'amélioration de la qualité de l'eau en enlevant les sédiments contaminés.

Les techniques de dragage choisies sont justifiées selon quatre critères : faisabilité technique, viabilité économique des opérations, compatibilité sociale et environnementale et pérennité et répétitivité des interventions. La préférence du dragage mécanique est justifiée en particulier par la densité supérieure des sédiments à transporter suite au dragage par voie mécanique, qui permet de limiter les quantités transportées vers le centre de traitement des sédiments (apport en eau limité). Ce choix est d'autant plus

justifié que le port ne compte pas utiliser la surverse lors du transport des sédiments par voie maritime, dans l'objectif d'éviter la contamination biologique du milieu. Le port de plaisance note également le faible foisonnement généré par cette méthode de dragage, bien que plus important que celui généré par le dragage hydraulique. Le dragage par voie hydraulique pourra être également utilisé et le port explicite les conditions dans l'étude d'impact (page 40 : « dans certains secteurs dégagés (aire de carénage, exutoire du pluvial Marillac, avec des proportions de sables conséquentes »).

Le choix du site de traitement de La Repentie est justifié par plusieurs motifs, notamment solution possible techniquement vue la qualité des sédiments (l'épandage ne serait pas possible) et valorisation à terre évitant des impacts sur le milieu marin, proximité du site de traitement. L'autorisation accordée au site de La Repentie depuis le dépôt du présent dossier consolide ce choix et le fondement technique de l'étude d'impact (étude d'impact construite en considérant que l'installation de traitement de La Repentie est autorisée et fonctionnelle).

Le pétitionnaire vérifie en outre la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification pertinents. Ce point n'appelle pas de commentaire particulier.

II – Conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement.

D'une manière générale, les enjeux environnementaux sont identifiés de manière satisfaisante par le pétitionnaire, qui prévoit des mesures pertinentes pour y répondre.

Certaines mesures mériteraient toutefois d'être précisées, en particulier la période exacte de l'année durant laquelle les travaux pourront avoir lieu, notamment au regard de la sensibilité du milieu biologique, et les modes opératoires du dragage du bassin des Chalutiers.

Les conditions qui amèneront le port à transporter les sédiments dragués par transport routier ou à utiliser des huiles non végétales pour les engins de chantier gagneraient à être mieux encadrées.

La méthode utilisée pour retenir les projets étudiés dans le cadre de l'analyse des effets cumulés mériterait par ailleurs d'être explicitée.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional Délégué


Christian MARIE