

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 :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
16/10/2020	16/10/2020	2020-10196

1. Intitulé du projet

Réparation de la conduite de refoulement du transfert hydraulique de sable sous le chenal du Boucarot

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

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

RCS / SIRET Forme juridique

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 <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
11° b)	<p>Réparation locale de la conduite existante (traversée de 50m en siphon sous le chenal, réparation localisée en rive droite)</p> <p>Autres rubriques éventuelles :</p> <p>4.1.2.0 au titre des impacts sur le milieu marin (déclaration)</p> <p>3.1.2.0 au titre de l'impact sur le milieu aquatique (déclaration)</p> <p>1.1.1.0 au titre des prélèvements (déclaration)</p>

4. Caractéristiques générales du projet

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

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

Le projet consiste à mettre au sec la partie du siphon sous chenal endommagée qui est ensouillée sous environ 2 mètres de sable, de façon à restaurer l'étanchéité et la résistance de la conduite.

Le seul moyen est de créer une enceinte autour de cette zone de la tuyauterie (batardeau en palplanches métalliques) proche du quai vertical, de pomper le sable jusque sous le niveau de la conduite, et de réparer la brèche. Le design du batardeau sera optimisé au juste besoin autour de la brèche, que ce soit en débord dans le chenal, et en amont/aval. L'annexe 5 « DIAG-APS » précise les conditions techniques de la réparation envisagée.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif est de remettre en fonctionnement la logistique de refoulement pour la prochaine campagne qui est prévue tous les ans début avril, pour une durée d'environ 40 jours.

En cas d'échec de l'opération (aléa technique, météo, impossibilité administrative...), le transfert de sable serait réalisé par pelleteuses de chargement sur la plage nord, et des aller-retours de camions entre la plage nord (chargement) et les plages sud (déchargement) du chenal.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le chantier d'installation du batardeau est prévu en terrestre, par rapport aux contraintes d'emprise sur le chenal qu'aurait un ponton-grue sur la voie maritime. Le batardeau sera implanté contre le quai et le rideau de palplanches de la banquette de confortement de quai en contrebas. Les sujétions de raccordements à l'existant seront soignées pour avoir la meilleure étanchéité possible, un pompage continu est prévu pour assurer l'assèchement du volume de travail lors de la présence des opérateurs.

Les travaux consistent à mettre en chantier :

o PHASE 1 : un atelier de dépose d'enrochements, puis d'installation et de mise en place du batardeau : 1 semaine

o PHASE 2 : un atelier de réparation du tuyau PEHD, remplacement d'éléments de tuyauterie (coude et parties droites) : 1 semaine

o PHASE 3 : un atelier de dépose du batardeau + remise en état de la zone : 1 semaine

La date d'exécution des travaux de réparation est prévue sur mars 2021. Des essais de réception sont prévus pour qualifier la réparation avant remblaiement et remise en service.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La phase exploitation est la même que le by-pass en fonctionnement normal, défini dans l'article 5 de l'arrêté d'autorisation. La remise en service est prévue début avril 2021. Une surveillance des paramètres hydrauliques de refoulement est prévue dans les premiers jours.

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).

Sans objet

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Volume total du batardeau :	640 m3 environ
Largeur/longueur :	6 mètres / 15 mètres maxi
Longueur des palplanches :	12 mètres mini
Hauteur :	+ 5,50 m CM mini
Niveau de sable dans le chenal :	+ 0 m CM
Niveau de sable dans l'enceinte :	- 3,8 m CM
Niveau bas des puisards :	- 4,8 m CM
Cote en pied de palplanches :	- 6.50 m CM

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Quai du vieil Adour
Face aux Terrasses de l'Océan
40130 CABRETON

Coordonnées géographiques¹

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

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

Point de départ : 43°39'19.69"N - 1°26'41.99"O
Point d'arrivée : 43°39'19.77"N - 1°26'42.34"O

Point de départ :

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

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

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 ?

Il s'agit de la réparation d'une conduite existante.

L'arrêté préfectoral N°40-2016-00487 du 14 mai 2018 autorise la communauté de communes MACS à exploiter la logistique de transfert hydraulique de sédiments marins pour le rechargement annuel des plages sud de CABRETON pour une durée de 10 ans. La mairie de CABRETON a une délégation de maîtrise d'ouvrage sur cette logistique.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Commune de Capbreton (40130)
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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"/>	PPRL (enquête publique en cours)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site Inscrit "Etangs landais sud" (18/09/1969)
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1) Identifiant : FR7200713 Nom : Dunes modernes du littoral landais de Capbreton à Tarnos (environ 3 km) 2) Identifiant : FR7200719 Nom : Zones humides associées au marais d'Orx (environ 1 km)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'eau de mer présente dans le batardeau sera pompée (environ 200 m3), et rejetée dans le milieu naturel pendant le terrassement. Pendant les travaux, les fuites du batardeau (quelques dizaines de m3) seront également drainées et pompées en continu de l'intérieur du batardeau vers le milieu naturel. Les pompes électriques immergées ont des garnitures neutres (inox, céramique, joint...), nous ne détectons pas d'impact potentiel liés à cette opération.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le drainage prévu sera à l'intérieur du batardeau, indépendant des masses d'eau souterraines. Nous ne détectons pas d'impact potentiel liés à cette opération.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, les matériaux déposés (quantité d'enrochements et volume de sables) seront restitués à l'identique, et dans la même zone, en fin de chantier.
	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"/>	Non, cf raisons précédentes.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, cf raisons précédentes.
	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"/>	sans objet

	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"/>	sans objet
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	sans objet
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	sans objet, pas de réseaux urbains dans la zone des travaux.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risques météorologiques, houle extrême et vague de submersion pouvant entraîner des désordres structurels et de stabilité du batardeau. Le suivi météo continu anticipera d'éventuels arrêts de chantier, et potentiellement d'augmentation du délai de quelques jours. Le dimensionnement et la conception du batardeau seront réalisés avec une marge de sécurité importante. Nous ne détectons pas d'impact potentiel majeur liés à cet aléa.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Prise en compte du risque de propagation du coronavirus entre les opérateurs et visiteurs du chantier, mise en place des moyens de protection réglementaires en vigueur au moment du chantier.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Amenée repli d'un camion semi-remorque et d'une grue, sur le terre plein entre la zone résidentielle et le chenal. Les véhicules de chantier amenant du matériel pourront circuler tous les jours ouvrés (hors week end et fériés), et stationner sur la zone de chantier. Stationnement de la grue pendant 3 semaines dans cette zone. L'impact pour les riverains est temporaire (visuel, bruit), et limité aux 3 semaines de chantier, le flux des piétons est conservé à l'arrière de la zone de chantier.
	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"/>	Source de bruit relative au déroulement normal du chantier : engins, groupe électrogène, pompes électriques, etc. Pendant la mise en place du batardeau (amenée des engins, pose de matériel de chantier, vibrofonçage) et pour le repli du matériel, bruits plus faibles pendant les réparations de la canalisation et la dépose du batardeau. L'impact est modéré, et limité dans la période de chantier.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Vibrations modérées relatives à l'utilisation des différents engins et outils de chantier, notamment pendant le vibrofonçage des palplanches du batardeau.</p> <p>L'impact est modéré, et limité à quelques jours en début de chantier.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>A confirmer avec le port, une signalisation maritime du batardeau serait à mettre en place pour la sécurité de navigation dans le chenal, de type balise (probablement de couleur blanche) clignotante tout azimut.</p> <p>L'impact est faible car la circulation de véhicules sur les quais est interdite.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Modérés, engins thermiques en fonctionnement diurne pendant les jours ouvrés.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le trafic du chenal portuaire sera adapté et modifié en conséquence principalement pour les pêcheurs, la navigation de plaisance est faible pendant la période du chantier (février/mars).

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) :

cf. annexe "Document de présentation", page 9/19

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 fait appel à des compétences techniques connues et maîtrisées, et la description des travaux montre que les risques sont réduits voire annulés avec des mesures spécifiques, contrôlées a priori, et pendant les travaux. D'un point de vue maritime, la conservation du trait de côte est un enjeu stratégique majeur. L'acceptabilité de ce type d'opération localisée est d'autant plus forte que les enjeux pour l'économie locale sont importants. Pas de prélèvement ni apport de matériau à part le remplacement des éléments de tuyauteries à remplacer, le sable et les enrochements déposés pour réaliser l'enceinte seront remis en place. De plus, aucune restriction environnementale connue (faune/flore) n'existe dans la zone des travaux. Le niveau de seuil de chaque rubrique visée sous le régime de la déclaration est dans la tranche basse, ces dernières considérations ajoutées aux mesures réduisant les effets négatifs, ne nous semblent pas telles qu'un effet cumulatif change

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input 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
- Document de présentation du projet - CERENIS Consulting & Engineering - Octobre 2020 - 19 pages

9. Engagement et signature

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



Fait à Capbreton

le, 15/10/2020

Signature



le Maire

Patrick LACLEDERE



CONSULTING & ENGINEERING
EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES

CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT

ANNEXE PLAN DE SITUATION DU PROJET



Client : Mairie de CAPBRETON

CERENIS – 33 BORDEAUX

N° doc : CBR 20-01 DOC
DREAL DDTM40

Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal

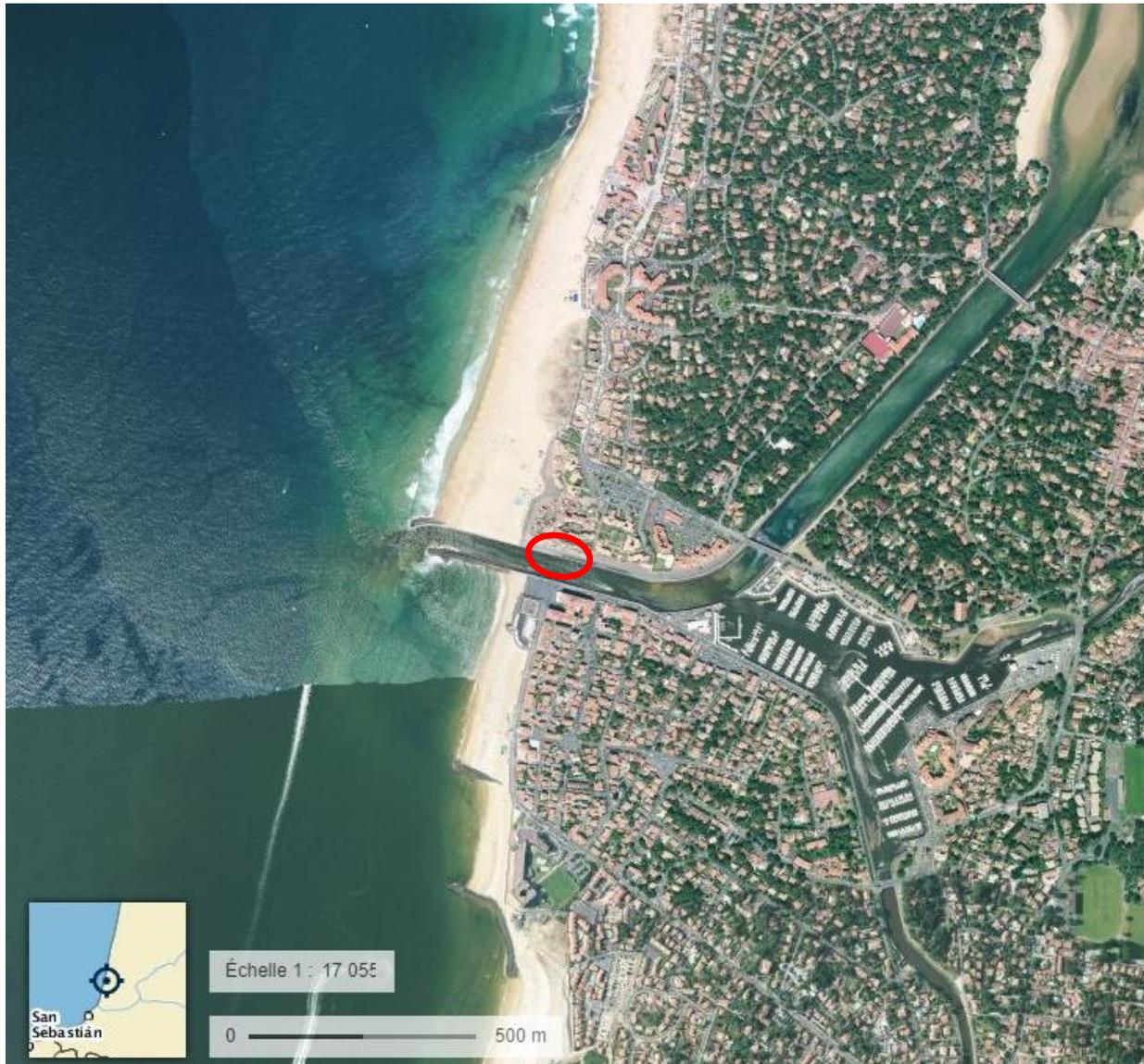
Réf :

Révision : 0

Etude : Présentation

Page : 1/3

Edition initiale du document



Client : Mairie de CAPBRETON

CERENIS – 33 BORDEAUX

N° doc : CBR 20-01 DOC
DREAL DDTM40

Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal

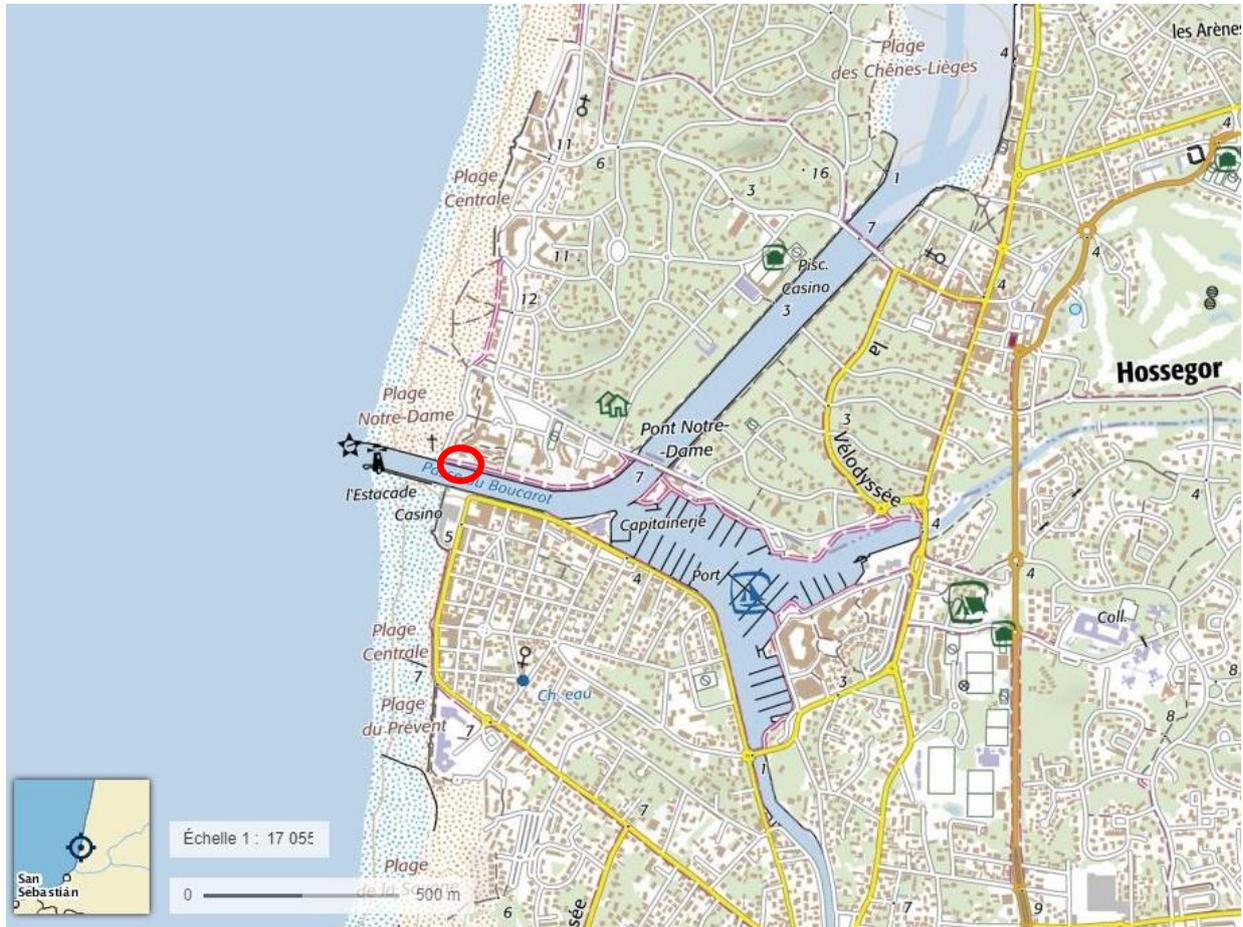
Réf :

Révision : 0

Etude : Présentation

Page : 2/3

Edition initiale du document





CONSULTING & ENGINEERING
EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES

CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT

ANNEXE PLAN DE SITUATION DU PROJET



Client : Mairie de CAPBRETON

CERENIS – 33 BORDEAUX

N° doc : CBR 20-01 DOC
DREAL DDTM40

Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal

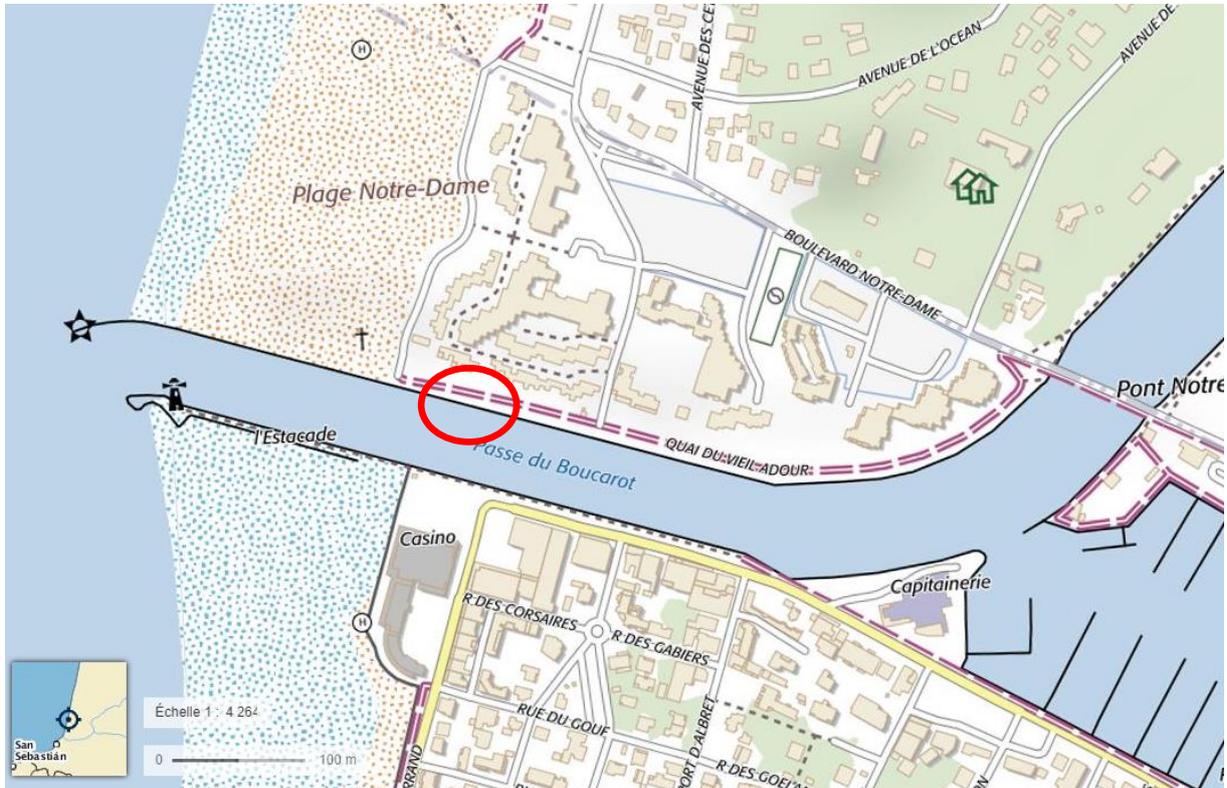
Ref :

Révision : 0

Etude : Présentation

Page : 3/3

Edition initiale du document



Client : Mairie de CAPBRETON

CERENIS – 33 BORDEAUX

N° doc : CBR 20-01 DOC
DREAL DDTM40

Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal

Réf :

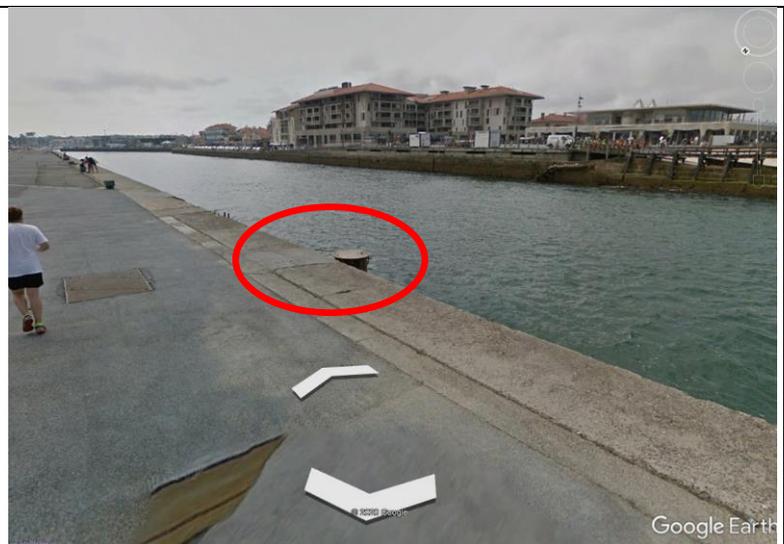
Révision : 0

Etude : Présentation

Page : 1/2

Edition initiale du document

RIVE DROITE





CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT

ANNEXE ZONE D'IMPLANTATION - PHOTOS



Client : Mairie de CAPBRETON

CERENIS – 33 BORDEAUX

N° doc : CBR 20-01 DOC
DREAL DDTM40

Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal

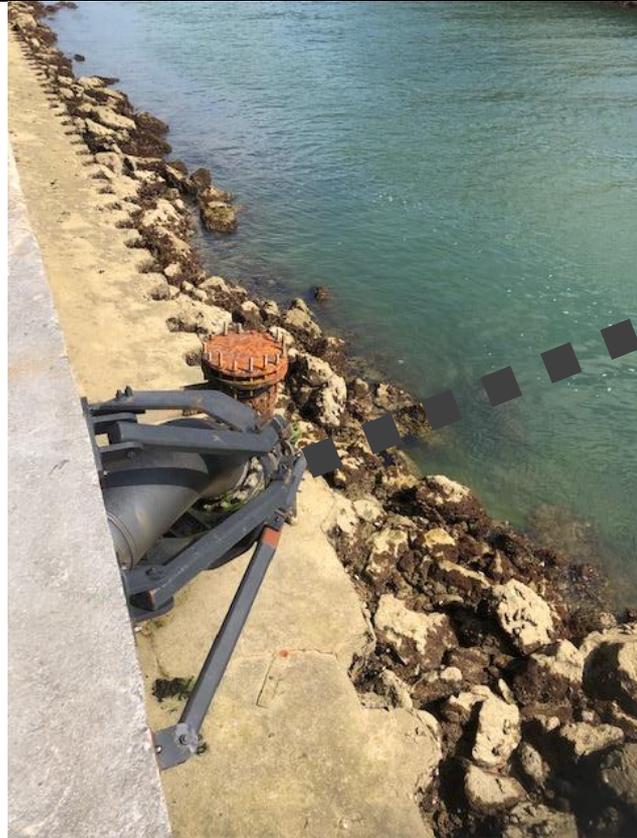
Réf :

Révision : 0

Etude : Présentation

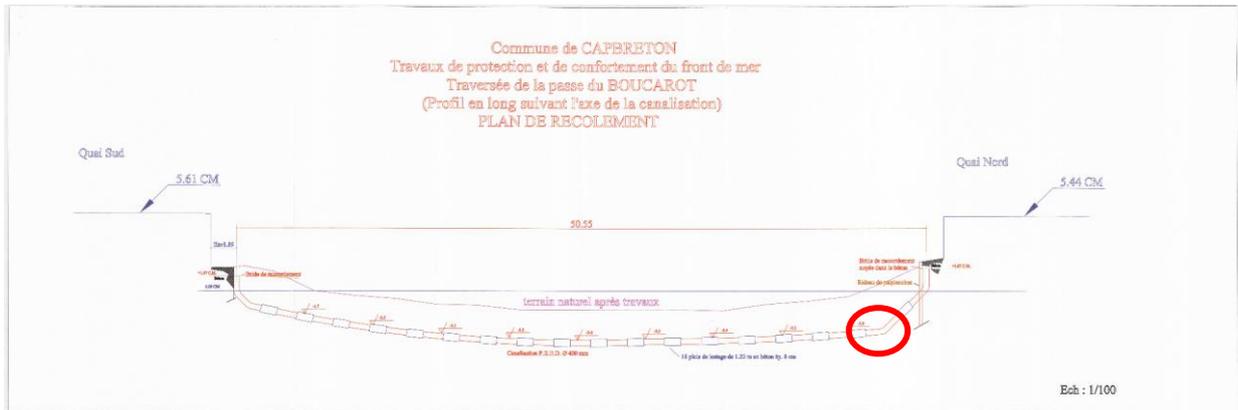
Page : 2/2

Edition initiale du document

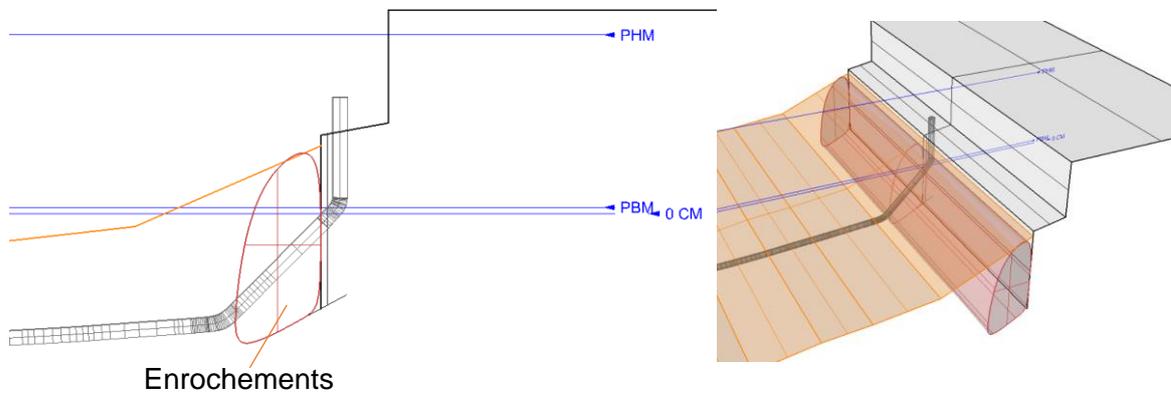


 <p>cerenis CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES</p>	<p>CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT</p> <p>ANNEXE PLANS DU PROJET</p>	 <p>Capbreton Cité Marine</p>
<p>Client : Mairie de CAPBRETON</p>	<p>CERENIS – 33 BORDEAUX</p>	<p>N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40</p>
<p>Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal</p>	<p>Réf :</p>	<p>Révision : 0</p>
<p>Etude : Présentation</p>	<p>Pages : 1/3</p>	<p><i>Edition initiale du document</i></p>

Etat actuel de la traversée en siphon, profil en long et zone du désordre :



Zone du quai Nord avec la remontée du tube PEHD DN400 :



Client : Mairie de CAPBRETON

CERENIS – 33 BORDEAUX

N° doc : CBR 20-01 DOC
DREAL DDTM40

Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal

Réf :

Révision : 0

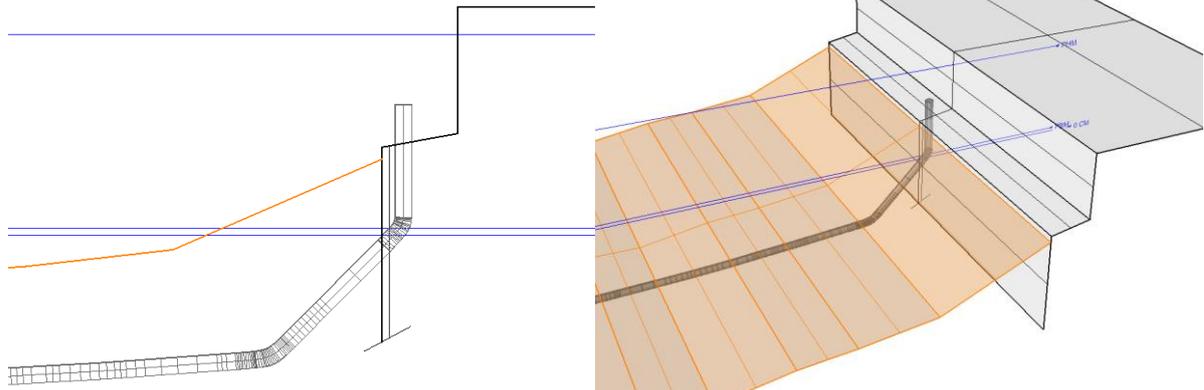
Etude : Présentation

Pages : 2/3

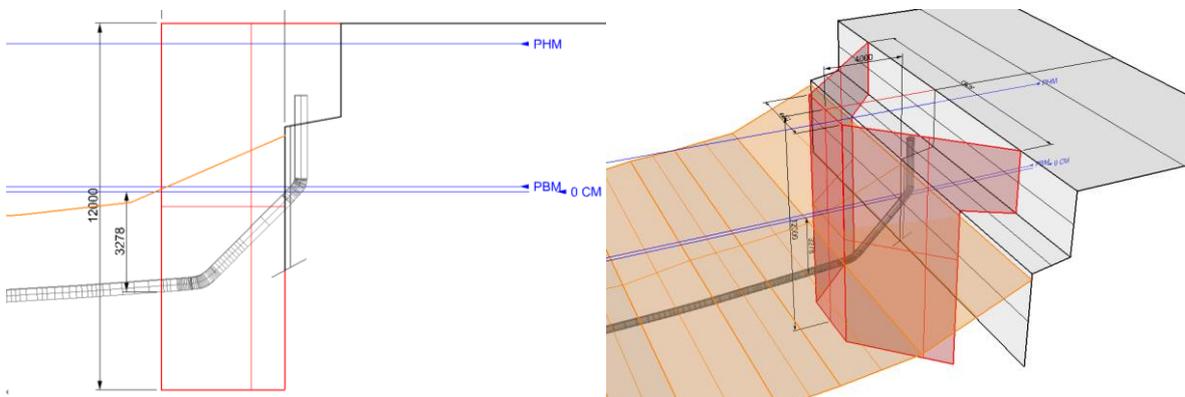
Edition initiale du document

Grandes étapes des travaux :

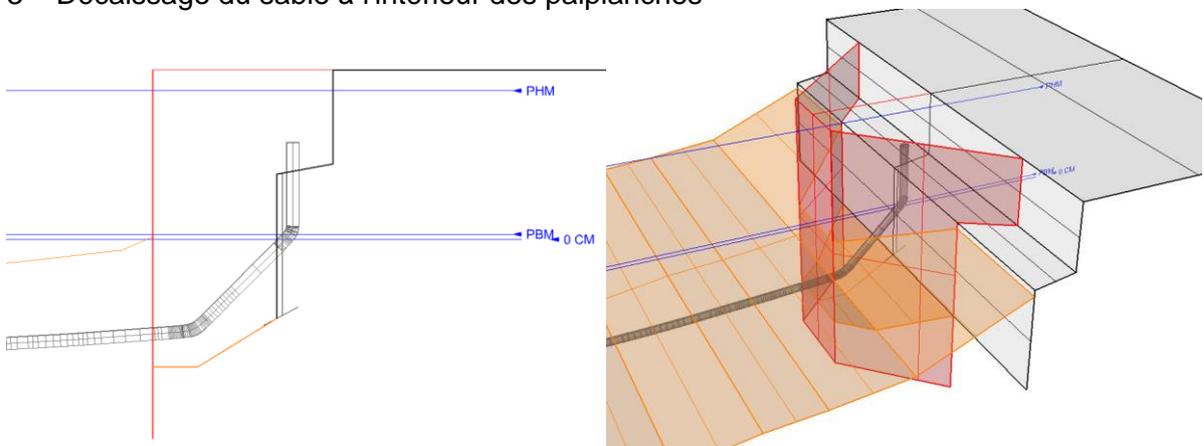
1 – Dépose des enrochements



2 – Mise en place de palplanches en acier non traité par vibro-fonçage

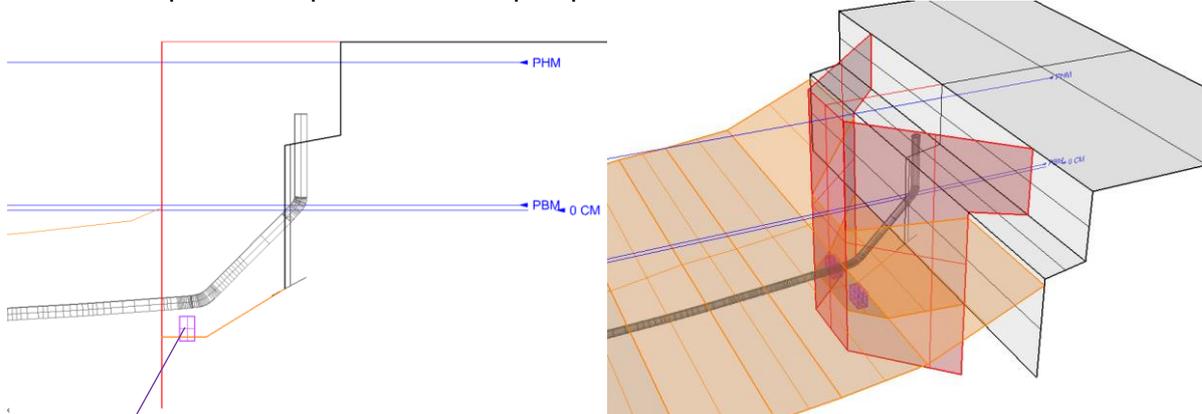


3 – Décaissage du sable à l'intérieur des palplanches

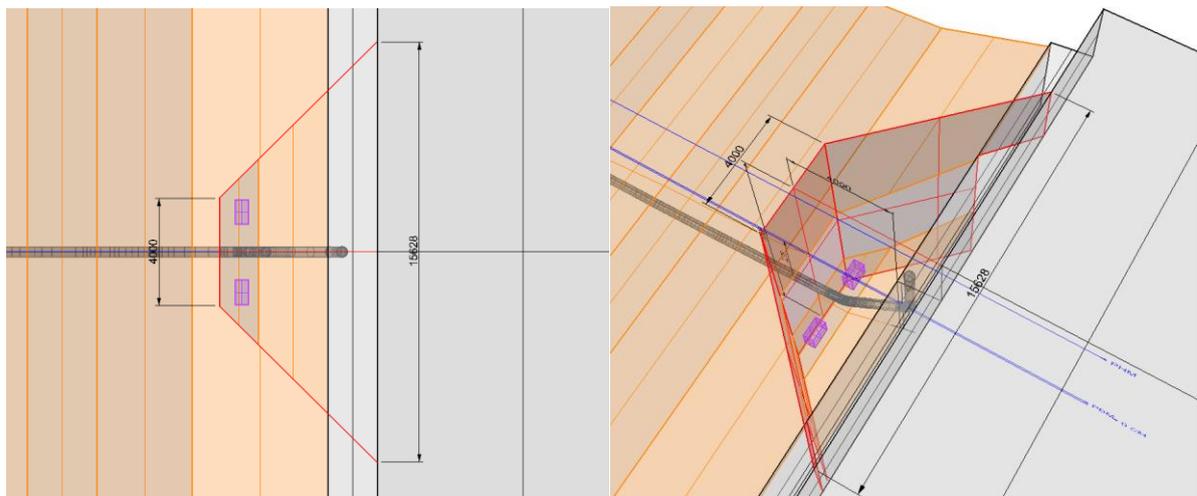


 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT ANNEXE PLANS DU PROJET	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Pages : 3/3	Edition initiale du document

4 – Mise en place d'un puisard et de 2 pompes



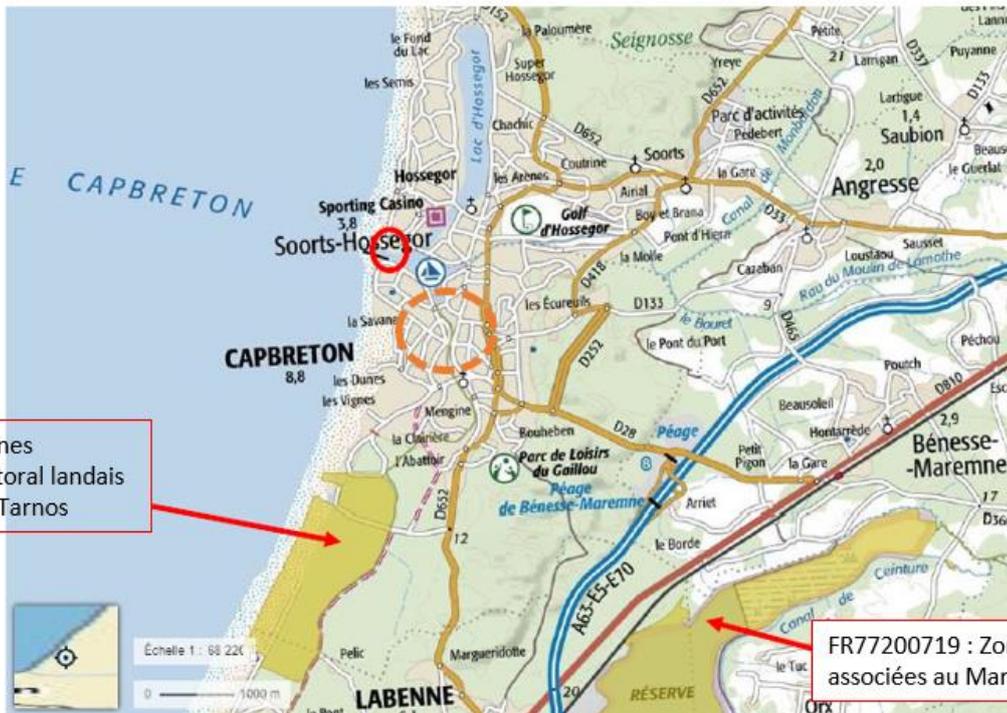
Pompage continu pendant la présence des opérateurs.



5 - A la fin des travaux les étapes précédentes sont déroulées dans le sens inverse :

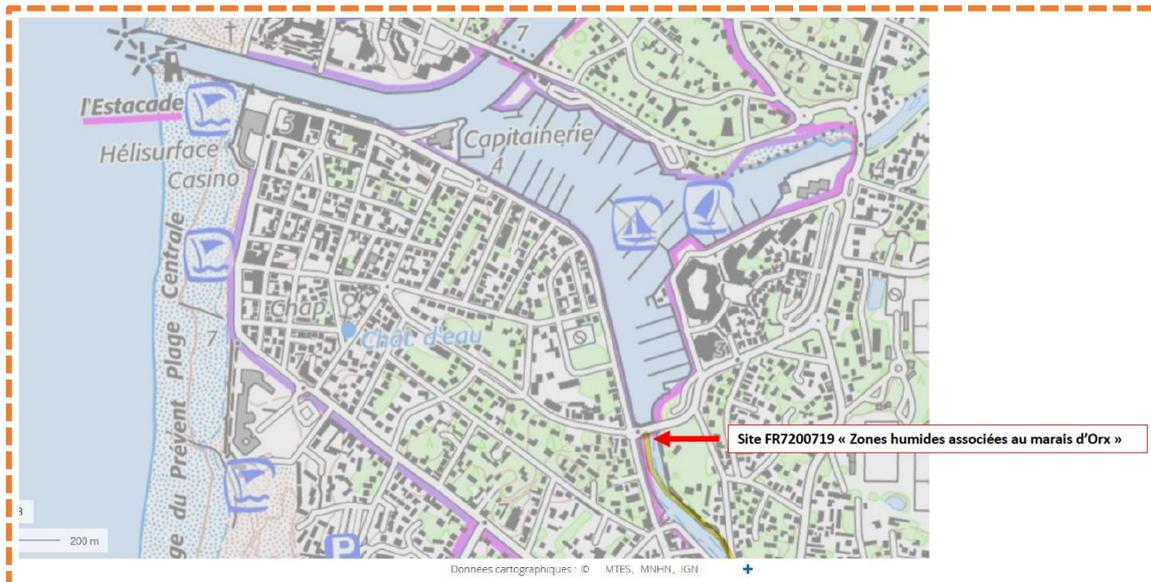
- Démontage des pompes
- Remise en place du sable
- Démontage des palplanches
- Ré-enrochement avec les blocs conservés précédemment.

	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT ANNEXE PLAN DE DISTANCIATION AUX SITES NATURA 2000	
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 1/	Edition initiale du document



FR7200713 : Dunes modernes du littoral landais de Capbreton à Tarnos

FR7200719 : Zones humides associées au Marais d'Orx

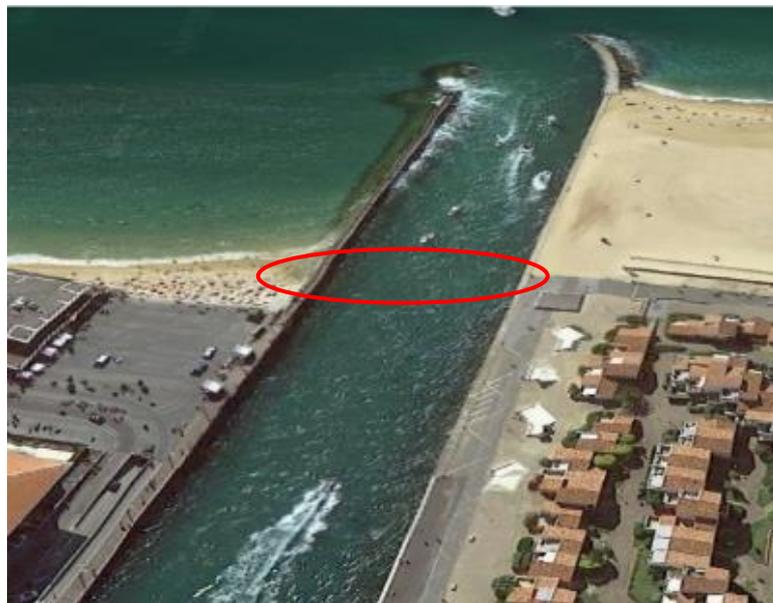


Site FR7200719 « Zones humides associées au marais d'Orx »

REPARATION DE LA CONDUITE DE REFOULEMENT DU TRANSFERT HYDRAULIQUE DE SABLE SOUS LE CHENAL DU BOUCAROT

DOCUMENT DE PRESENTATION

[Référence : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40 rév. 0](#)



Edition originale	CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40	0	07/10/2020
Observations	N° Document	Révision	Date

Rédacteur :	X. MESTAYER	Vérificateur :	T. LAUSSEUR
-------------	-------------	----------------	-------------

 CONSULTING & ENGINEERING <small>EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES</small>	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT <u>PRESENTATION DREAL DDTM40</u> <i>PROJET DE REPARATION</i>	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 2/	<i>Edition initiale du document</i>

OBJET	DATE	INDICE
Création du document	07/10/2019	0

 CONSULTING & ENGINEERING <small>EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES</small>	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 <i>PROJET DE REPARATION</i>	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 3/	<i>Edition initiale du document</i>

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	4
2	Projet	5
2.1	Catégorie et sous-catégorie du projet.....	5
2.2	Caractéristiques générales du projet	6
2.3	Décision administrative	8
2.4	Dimensions et caractéristiques du projet	8
2.5	Localisation du projet	9
2.6	Extension d’installation	9
2.7	Sensibilité environnementale.....	9
2.8	Caractéristiques de l’impact potentiel	9
2.9	Description des mesures réduisant les effets négatifs.....	9
2.10	Auto-évaluation.....	10
3	Annexes	11
1-	Informations remises par le MOA (directement dans le fichier en ligne).....	11
2-	PLAN DE SITUATION	11
3-	PHOTOGRAPHIES.....	11
4-	PLAN DE PROJET	11
5-	DIAGNOSTIC-APS DU PROJET	11

 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT <u>PRESENTATION DREAL DDTM40</u> PROJET DE REPARATION	
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 4/	<i>Edition initiale du document</i>

1 INTRODUCTION

L'arrêté préfectoral N°40-2016-00487 du 14 mai 2018 autorise la communauté de communes MACS à exploiter la logistique de transfert hydraulique de sédiments marins pour le rechargement annuel des plages sud de CAPBRETON pour une durée de 10 ans. La mairie de CAPBRETON a une délégation de maîtrise d'ouvrage sur cette logistique.

En date du 17 juin 2020, un incident s'est produit sur le by-pass du chenal du Boucarot, une fuite sous-marine a été visualisée en surface à proximité de la rive droite, au pied des enrochements en talus. Le maire et les services de l'état en ont été averti le jour même.

La mairie a engagé une procédure de recrutement d'un maître d'œuvre pour comprendre les origines de l'incident, et préparer les travaux pour la réparation de la conduite en vue de la campagne d'avril 2021.

Le maître d'œuvre est la société CERENIS, 183 quai de Brazza 33100 BORDEAUX, qui a été missionnée le 9 septembre 2020 pour conduire ces opérations pour le compte de la mairie de CAPBRETON.

Dans l'arrêté d'autorisation, le tronçon de tuyauterie endommagé est nommé « *conduite enterrée placée en siphon sous le chenal du BOUCAROT* », les annexes graphiques précisent cette zone.

De plus, le maître d'œuvre a déjà engagé 2 investigations ayant fait l'objet d'autorisation réglementaire (arrêté préfectoral N°2020-1397 du 15/09/2020) et des autorités portuaires :

- Campagne de levés bathymétriques, topographiques et sismiques (sondeur de sédiments) réalisée du 29 septembre au 1^{er} octobre (rapport en cours)
- Auscultation interne par caméra depuis le quai (en cours de préparation pour une intervention mi-octobre)

Pour rappel de la conception technique, la tuyauterie transporte une mixture eau de mer + sable à 15%, elle est en PEHD noir soudée par polyfusion, son diamètre extérieur est de 400 mm et la pression nominale est de 16 bar. La Pression Maximale Interne de Service (PMIS) est de 12 bar, mesurée lors de l'exploitation.

 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 <i>PROJET DE REPARATION</i>	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 5/	<i>Edition initiale du document</i>

2 Projet

L'intitulé du projet est :

REPARATION DE LA CONDUITE DE REFOULEMENT DU TRANSFERT DE SABLE HYDRAULIQUE SOUS LE CHENAL DU BOUCAROT

Concernant principalement :

LA TRAVERSEE DE 50 M EN SIPHON SOUS LE CHENAL, REPARATION LOCALISEE EN RIVE DROITE.

2.1 Catégorie et sous-catégorie du projet

Pour rappel, le projet de construction de l'ouvrage neuf en 2008 relevait de la rubrique 4.1.2.0, et était placé sous le régime de l'autorisation avec enquête publique. La catégorie de projet de l'ouvrage d'origine n'est pas précisée dans les documents officiels, la catégorie *13/ Travaux de rechargement de plage* convient.

Le projet de travaux prévus en 2021 concerne une réparation locale de la conduite, la catégorie *11/ Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière, b/ Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants* est proposée.

Le montant global de ces travaux a été estimé à 400 000 € H.T. (cf annexe 5) et vise la rubrique suivante au titre des impacts sur le milieu marin :

- 4.1.2.0 : Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu, d'un montant supérieur à 160 k€ mais inférieur à 1,69 M€

➤ S'agissant du montant des travaux, ce projet est soumis à déclaration.

Au titre de l'impact sur le milieu aquatique, les travaux de réparation visent la rubrique suivante :

- 3.1.2.0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3. 1. 4. 0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau, sur une longueur inférieure à 100 m

➤ S'agissant de cette rubrique, le projet est soumis à déclaration.

 <small>CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES</small>	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT <u>PRESENTATION DREAL DDTM40</u> <i>PROJET DE REPARATION</i>	
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 6/	<i>Edition initiale du document</i>

Au titre des prélèvements, les interventions préalables aux travaux de réparation pourront viser la rubrique suivante sur le terre-plein attenant :

- 1.1.1.0 : Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau
- S'agissant de cette rubrique, le projet serait également soumis à déclaration.

Le titre II : Rejets, n'est pas visé dans le cadre du projet de travaux 2021.

Le projet exclut les travaux qui pourraient faire suite aux résultats des sondages et des forages, notamment en cas d'injections de mortier de comblement pour la stabilisation éventuelle des sols du terre-plein attenant en rive droite.

2.2 Caractéristiques générales du projet

2.2.1 Nature du projet

Le projet consiste à mettre au sec la partie du siphon sous chenal endommagée qui est ensouillée sous environ 2 mètres de sable, de façon à restaurer l'étanchéité et la résistance de la conduite.

Le seul moyen est de créer une enceinte autour de cette zone de la tuyauterie (batardeau en palplanches métalliques) proche du quai vertical, de pomper le sable jusque sous le niveau de la conduite, et de réparer la brèche. Le design du batardeau sera optimisé au juste besoin autour de la brèche, que ce soit en débord dans le chenal, et en amont/aval. L'annexe 5 « DIAG-APS » précise les conditions techniques de la réparation envisagée.

2.2.2 Objectif du projet

L'objectif est de remettre en fonctionnement la logistique de refoulement pour la prochaine campagne qui est prévue tous les ans début avril, pour une durée d'environ 40 jours.

En cas d'échec de l'opération (alea technique, météo, impossibilité administrative...), le transfert de sable serait réalisé par pelleteuses de chargement sur la plage nord, et des aller-retours de camions entre la plage nord (chargement) et les plages sud (déchargement) du chenal.

 <small>CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES</small>	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT <u>PRESENTATION DREAL DDTM40</u> <i>PROJET DE REPARATION</i>	
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 7/	<i>Edition initiale du document</i>

2.2.3 Description du projet

1. PHASE TRAVAUX

Le chantier d'installation du batardeau est prévu en terrestre, par rapport aux contraintes d'emprise sur le chenal qu'aurait un ponton-grue sur la voie maritime. Le batardeau sera implanté contre le quai et le rideau de palplanches de la banquette de confortement de quai en contrebas. Les sujétions de raccordements à l'existant seront soignées pour avoir la meilleure étanchéité possible, un pompage continu est prévu pour assurer l'assèchement du volume de travail lors de la présence des opérateurs.

Les travaux consistent à mettre en chantier :

- PHASE 1 : un atelier de dépose d'enrochements, puis d'installation et de mise en place du batardeau : 1 semaine
 - Une base vie règlementaire à quai (3 semaines)
 - Un compteur de chantier mis à disposition par la mairie (3 semaines)
 - Pelle long bras ou grue à godet pour la dépose des enrochements
 - Grue de 80T stationnée à quai en face de la conduite
 - Plateau semi-remorque d'approvisionnement des palplanches
 - Petite embarcation pour l'assistance nautique
 - Géomètre pour le positionnement du guide de fonçage
 - 2 pompes électriques de vidange
 - 1 équipe de chauffeur, grutier et opérateurs
 - 1 équipe de plongeurs

- PHASE 2 : un atelier de réparation du tuyau PEHD, remplacement d'éléments de tuyauterie (coude et parties droites) : 1 semaine
 - 1 équipe de technicien chaudronnier plastique
 - Des éléments de tuyauteries PEHD DN400 PN16 préparés en atelier, en remplacement des parties endommagées
 - Opérations de découpage, meulage, montage, et d'électro-soudage

- PHASE 3 : un atelier de dépose du batardeau + remise en état de la zone : 1 semaine
 - Une base vie règlementaire à quai (rappel 3 semaines)
 - Pelle long bras ou grue à godet pour la repose des enrochements
 - Grue de 80T stationnée à quai en face de la conduite
 - Plateau semi-remorque de chargement/évacuation des palplanches
 - Petite embarcation pour l'assistance nautique
 - Dépose de 2 pompes électriques de vidange
 - 1 équipe de chauffeur, grutier et opérateurs

 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 <i>PROJET DE REPARATION</i>	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 8/	<i>Edition initiale du document</i>

La date d'exécution des travaux de réparation est prévue sur mars 2021. Des essais de réception sont prévus pour qualifier la réparation avant remblaiement et remise en service.

2. PHASE EXPLOITATION

La phase exploitation est la même que le by-pass en fonctionnement normal, défini dans l'article 5 de l'arrêté d'autorisation. La remise en service est prévue début avril 2021. Une surveillance des paramètres hydrauliques de refoulement est prévue dans les premiers jours.

2.3 Décision administrative

Sans objet

2.4 Dimensions et caractéristiques du projet

L'emprise du projet se situe sur le plan d'eau et sur le terre-plein attenant.

Le batardeau est l'enceinte étanche qui permettra d'accéder aux opérateurs à la zone de réparation, il devrait avoir les dimensions suivantes :

- Largeur 6 mètres à partir de la banquette (palplanches de confortement en pied de quai)
- Longueur : 15 mètres
- Longueur des palplanches : 12 m
- Hauteur : même niveau que le quai + 5,44 m CM
- Niveau de sable dans le chenal : + 0 m CM
- Niveau de sable dans l'enceinte : - 3,8 m CM
- Niveau bas des puisards : - 4,8 m CM
- Cote en pied de palplanches : - 6,56 m CM.

Le volume total du batardeau sera de l'ordre de 640 m³, 2 pompes de 150 m³/h seront prévues pour l'assèchement.

 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 <i>PROJET DE REPARATION</i>	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 9/	<i>Edition initiale du document</i>

2.5 Localisation du projet

L'adresse est :

Quai du vieil Adour
Face aux Terrasses de l'Océan
40130 CAPBRETON

Coordonnées GPS - WGS84 : 43.6554678 / 1.44505327

2.6 Extension d'installation

Sans objet

2.7 Sensibilité environnementale

A remplir directement dans le cadre en ligne.

2.8 Caractéristiques de l'impact potentiel

A remplir directement dans le cadre en ligne.

2.9 Description des mesures réduisant les effets négatifs

Les effets négatifs sont repris dans les points suivants.

2.9.1 Travail bord à quai, en fond de fouille

Les effets négatifs spécifiques du travail bord à quai en fond de fouille sont réduits par des mesures de sécurité :

- Informations en amont de la population sur les travaux, le niveau sonore...
- Barriérage de la zone de chantier vis-à-vis du public
- Accès d'évacuation d'urgence pour le risque de submersion de l'enceinte
- Dispositifs d'alerte, au niveau de l'enceinte de travail (alarme, liaison radio avec la capitainerie)
- Temps d'intervention limité par les modes de réparation, découpe et montage d'éléments préfabriqués
- Pas de circulation d'engins ni de véhicules sur le terre-plein, ni navire sur l'eau.

2.9.2 Réduction de la largeur du chenal

Les effets négatifs spécifiques à la réduction de la largeur du chenal sont réduits par :

- Le choix de la période des travaux en fin d'hiver, où la navigation est moindre
- Une réduction de 3 m de largeur, soit 6% de la largeur utile du chenal dans une zone de hauts fonds, donc peu fréquentées par les navires
- La mise en œuvre de dispositifs de signalisations, de protection

 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 <i>PROJET DE REPARATION</i>	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 10/	<i>Edition initiale du document</i>

2.9.3 Nuisance sonore

Les effets négatifs spécifiques à la nuisance sonore sont réduits par :

- Un vibro-fonçage des palplanches, suffisant et moins impactant que le battage
- Une mise en œuvre rapide (2 à 3 jours), diurne
- Les techniques de réparations retenues ne sont pas bruyantes de façon continue
- Le pompage continu sera alimenté par un compteur électrique chantier, pas de groupe électrogène sur site.

2.9.4 Pollution

Les effets négatifs spécifiques à la pollution sont réduits par :

- L'absence de groupe électrogène en continu sur site
- Le positionnement des engins lourds à l'arrière de la marginale de quai
- L'interdiction de remplir des réservoirs bord à quai, ou mise en place d'une gatte de rétention de volume égal à celui des produits liquides
- Une exigence au niveau du CCTP concernant les procédures à respecter (plan qualité, SOSED, récupérations des eaux usées, produits biodégradables...)
- Une surveillance du chantier par le MOA et le MOE, et de l'autorité compétente.

2.9.5 Restitution du site après travaux

Les effets négatifs spécifiques à la restitution du site après travaux sont réduits par :

- Aucun prélèvement ni apport de liquide ou solide sur la zone des travaux
- Un nettoyage général, aucun ouvrage provisoire devenant définitif
- Un profilage du talus d'enrochements à l'identique (contrôle MOE)
- Une bathymétrie après travaux, conforme aux bathymétries avant travaux.

2.10 Auto-évaluation

Le projet fait appel à des compétences techniques connues et maîtrisées, et la description des travaux montre que les risques sont réduits voire annulés avec des mesures spécifiques contrôlées a priori et pendant les travaux.

D'un point de vue maritime, la conservation du trait de côte est un enjeu stratégique majeur.

L'acceptabilité de ce type d'opération localisée est d'autant plus forte que les enjeux pour l'économie locale sont importants.

Il n'y a pas de prélèvement ni apport de matériau à part le remplacement des éléments de tuyauteries à remplacer (coude, parties droites...), le sable et les enrochements déposés pour réaliser l'enceinte seront remis en place.

 CONSULTING & ENGINEERING <small>EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES</small>	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 <i>PROJET DE REPARATION</i>	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 11/	<i>Edition initiale du document</i>

De plus, aucune restriction particulière connue d'ordre faunistique et/ou floristique n'existe dans la zone des travaux.

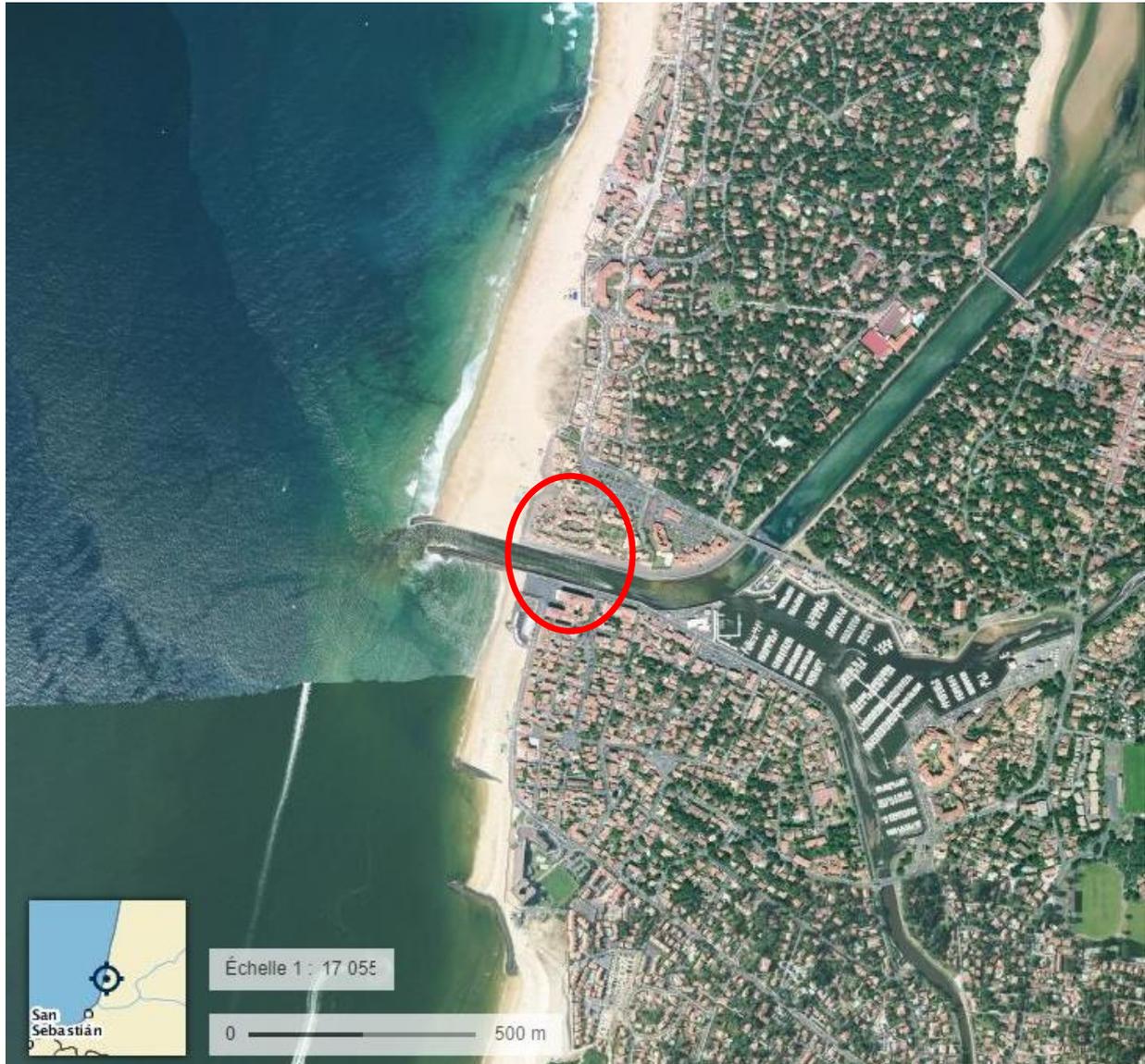
Le niveau de seuil de chaque rubrique visée sous le régime de la déclaration est dans la tranche basse, ces dernières considérations ajoutées aux mesures réduisant les effets négatifs ne nous semblent pas telles qu'un effet cumulatif change le régime du projet global en déclaration.

3 Annexes

- 1- Informations remises par le MOA (directement dans le fichier en ligne)
- 2- PLAN DE SITUATION
- 3- PHOTOGRAPHIES
- 4- PLAN DE PROJET
- 5- DIAGNOSTIC-APS DU PROJET

 <p>cerenis CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES</p>	<p>CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT</p> <p>PRESENTATION DREAL DDTM40 <i>PROJET DE REPARATION</i></p>	 <p>Capbreton Cité Marine</p>
<p>Client : Mairie de CAPBRETON</p>	<p>CERENIS – 33 BORDEAUX</p>	<p>N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40</p>
<p>Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal</p>	<p>Réf :</p>	<p>Révision : 0</p>
<p>Etude : Présentation</p>	<p>Page : 12/</p>	<p><i>Edition initiale du document</i></p>

2- PLAN DE SITUATION

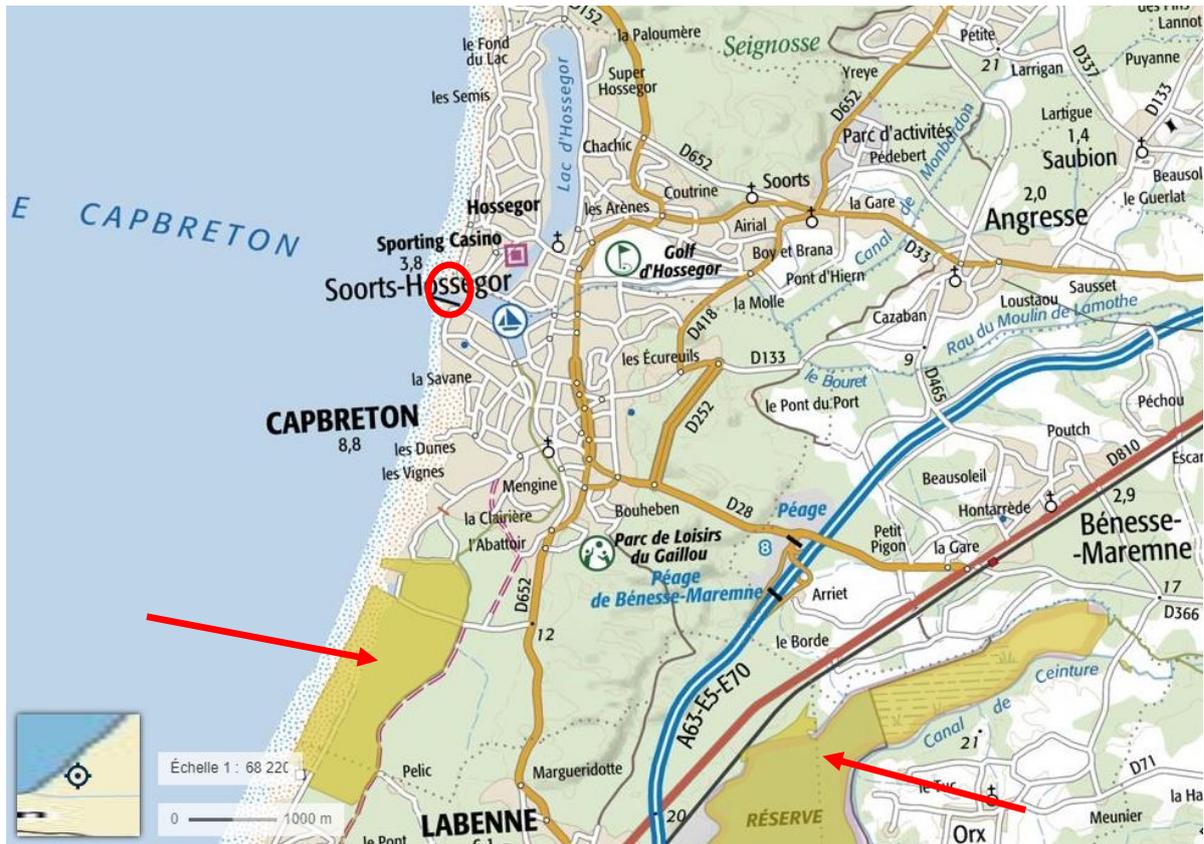


Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Ref :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 13/	Edition initiale du document



Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Ref :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 14/	Édition initiale du document

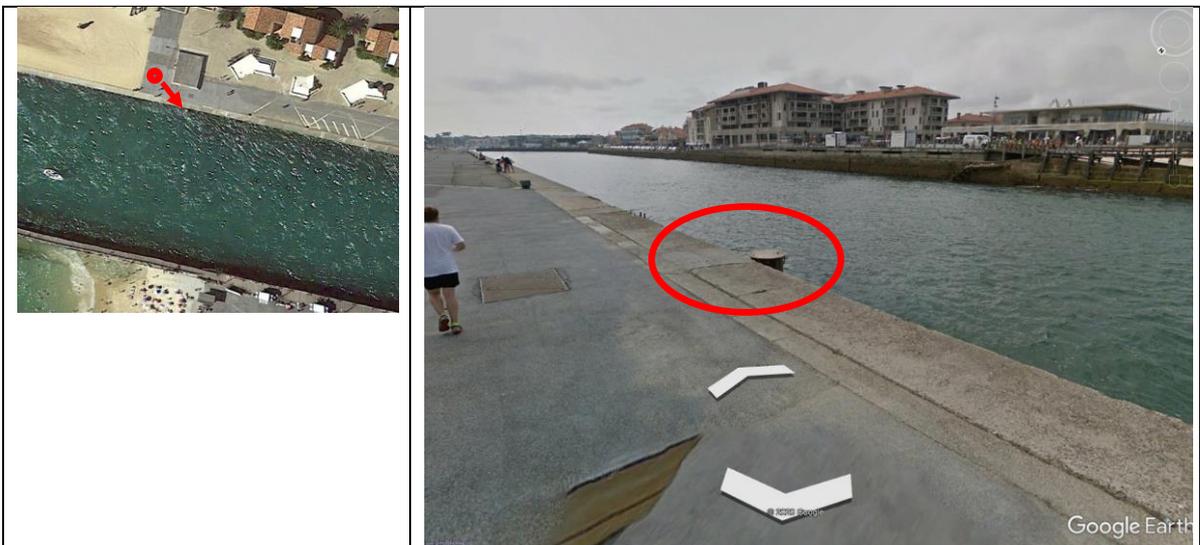
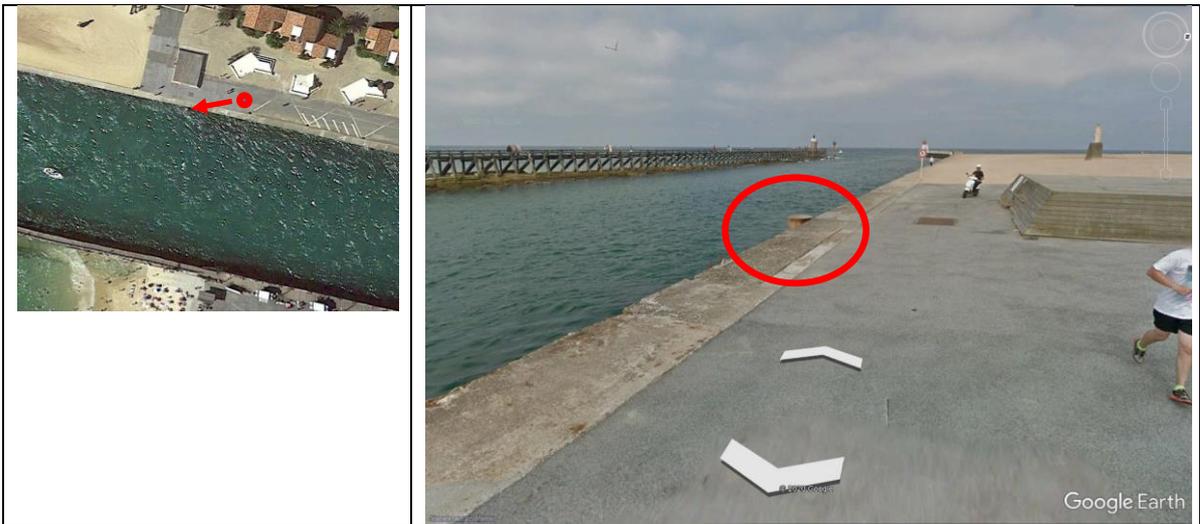
Distanciation des sites Natura 2000.



Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 15/	Edition initiale du document

3- ZONE D'IMPLANTATION

RIVE DROITE



Client : Mairie de CAPBRETON

CERENIS – 33 BORDEAUX

N° doc : CBR 20-01 DOC
DREAL DDTM40

Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal

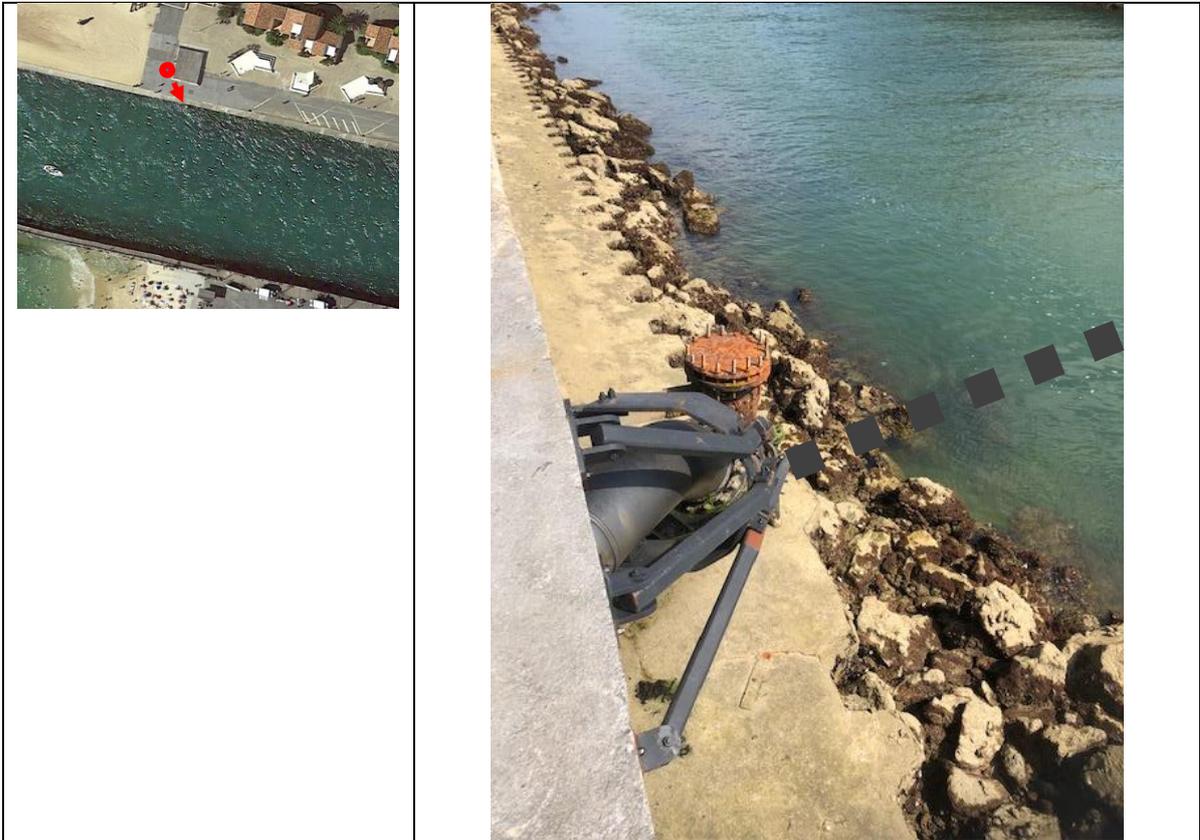
Réf :

Révision : 0

Etude : Présentation

Page : 16/

Edition initiale du document



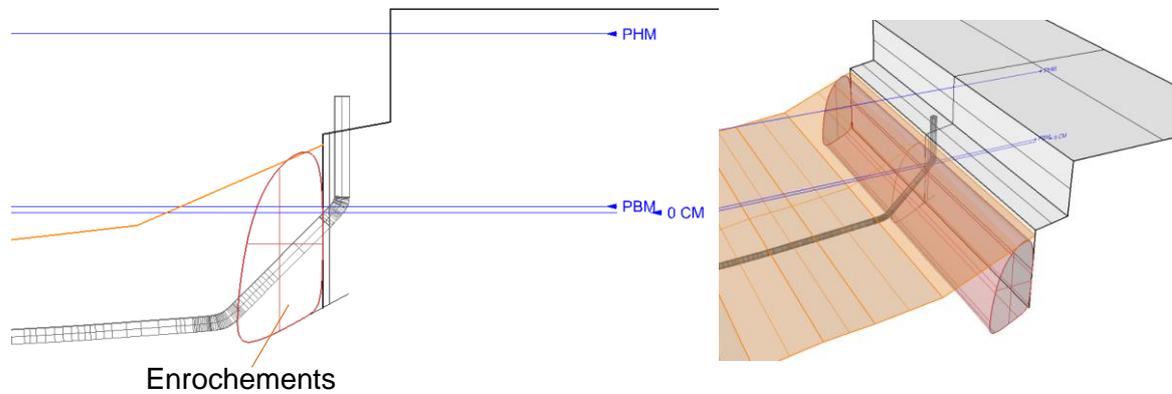
 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 PROJET DE REPARATION	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 17/	Edition initiale du document

4- PLAN DU PROJET

Etat actuel de la traversée en siphon, profil en long :



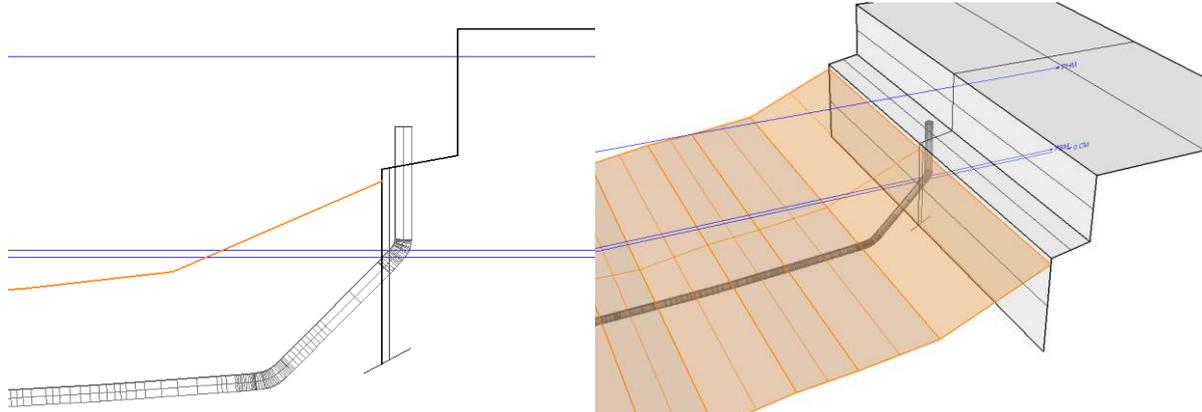
Zone du quai Nord avec la remontée du tube PEHD DN400 :



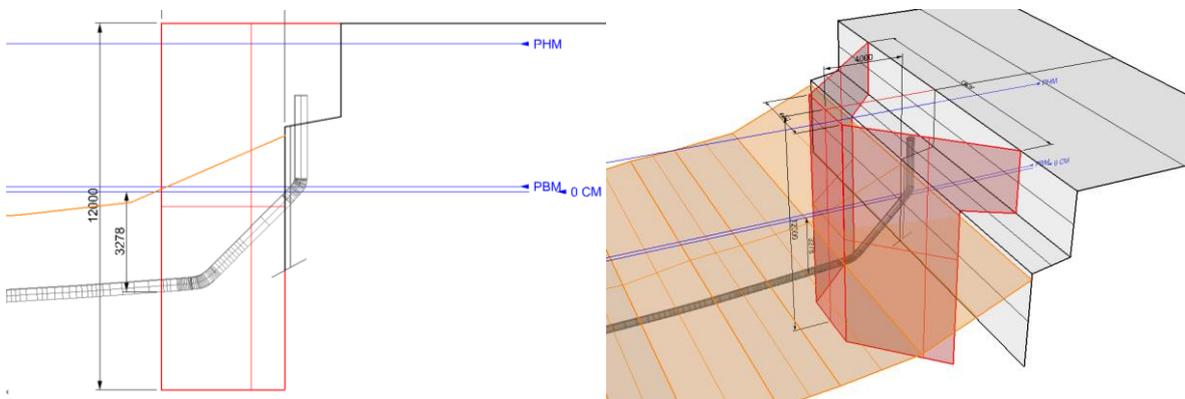
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 18/	Edition initiale du document

Grandes étapes des travaux :

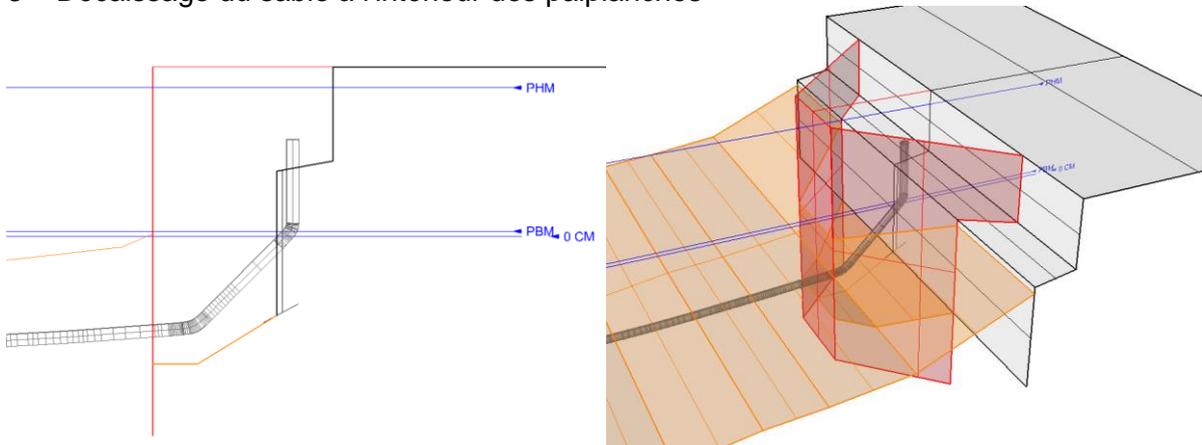
1 – Désenrochement local



2 – Mise en place de palplanches en acier non traité par vibro-fonçage

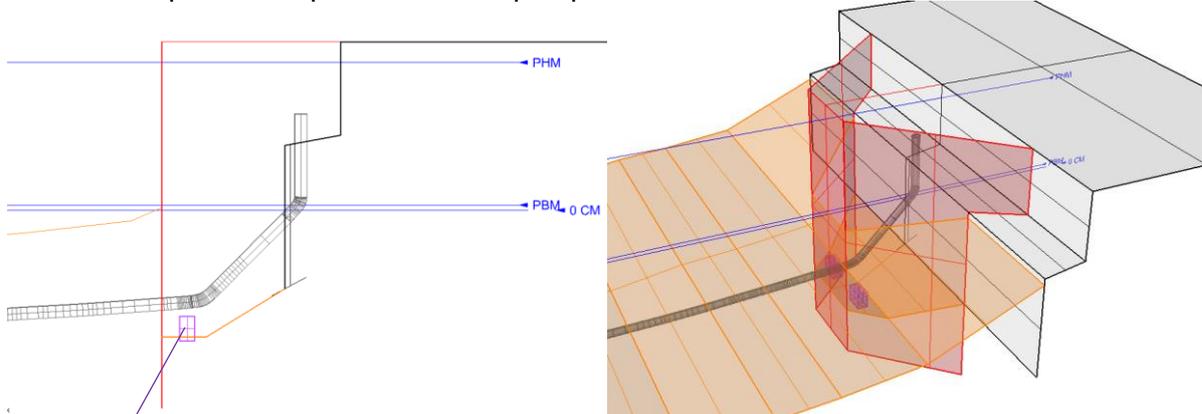


3 – Décaissage du sable à l'intérieur des palplanches

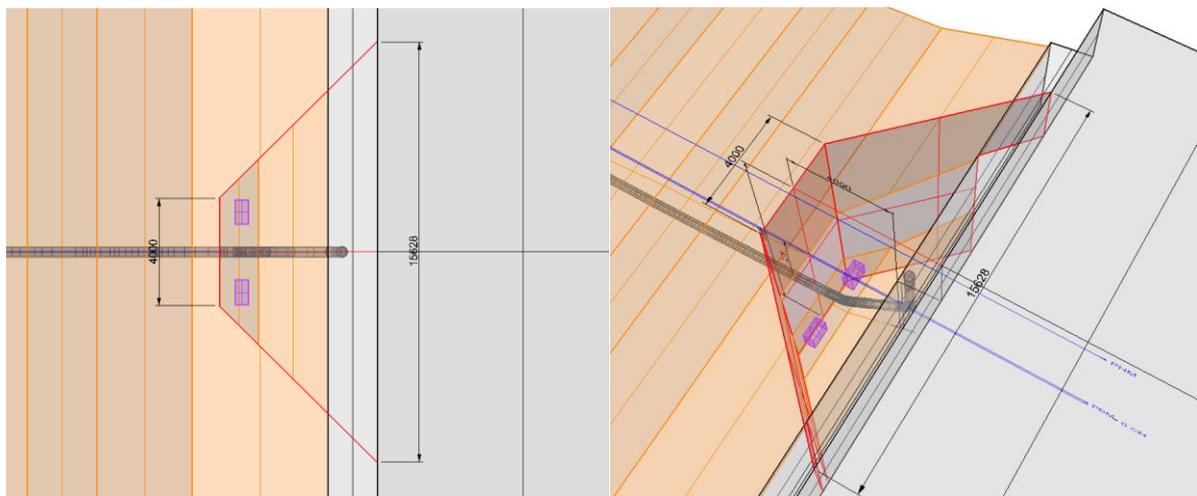


 CONSULTING & ENGINEERING EN RÉALISATIONS NAUTIQUES INDUSTRIELLES & STRUCTURES	CONDUITE BY PASS SOUS-CHENAL DU BOUCAROT PRESENTATION DREAL DDTM40 PROJET DE REPARATION	 Cité Marine
Client : Mairie de CAPBRETON	CERENIS – 33 BORDEAUX	N° doc : CBR 20-01 DOC DREAL DDTM40
Projet : Réparation conduite PEHD sous chenal	Réf :	Révision : 0
Etude : Présentation	Page : 19/	Edition initiale du document

4 – Mise en place d'un puisard et de 2 pompes



Pompage continu pendant la présence des opérateurs.



5 - A la fin des travaux les étapes précédentes sont déroulées dans le sens inverse :

- Démontage des pompes
- Remise en place du sable en faisant attention de ne pas écraser la canalisation DN400
- Démontage des palplanches
- Ré-enrochement avec les blocs conservés précédemment