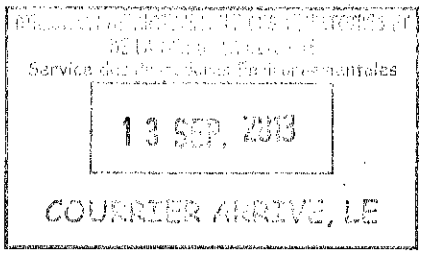
M. Olivier FROT
Commissaire enquêteur
14 avenue Albert Schweitzer
33510 Andernos-les-Bains

Andernos, le 12 septembre 2013



BORDEREAU D'ENVOI

DESTINATAIRE :
M. Le Préfet de la Gironde
Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde
Service des procédures environnementales
Cité administrative
BP 90
33090 BORDEAUX Cedex

Envoi recommandé avec AR
Affaire suivie par Madame Catherine ALLEAU

OBJET : ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET
Références : Arrêté préfectoral du 20 juin 2013
Lettre Préfet de la Gironde / DDTM du 24 juin 2013

DESIGNATION DES PIECES :

- Rapport du commissaire
- Conclusions motivées

Annexe :
- procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur du 23 août 2013

Pièces jointes (pièces numérotées de 1 à 8) :
- Pièce n° 1 : note complémentaire « ajout concernant le document de demande d'autorisation pour les opérations de dragage du port de La Vigne », préparé par IDRA environnement, juillet 2013
- Pièce n°2 : certificat d'affichage par la Mairie de Lège Cap Ferret
- Pièce n°3 : courrier de l'association Protection et aménagement Lège Cap Ferret, adressé au commissaire enquêteur via la Mairie de Lège Cap Ferret
- Pièce n° 4 : bulletin n°80 de l'association Protection et aménagement Lège Cap Ferret, adressé directement au commissaire enquêteur (insertion sur les opérations de dragage du port, en page 5 du document)
- Pièce N° 5 : courrier de l'association Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon, remis en main propre lors de la permanence du 16 août 2013
- Pièce n° 6 : Réponse du pétitionnaire, la société nautique du port de la Vigne, au PV du 23 août, par courrier du 2 septembre 2013
- Pièce n° 7 : registre d'enquête Mairie de Lège
- Pièce n° 8 : registre d'enquête Mairie annexe du cap Ferret

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

ARRONDISSEMENT D'ARCACHON

COMMUNE DE Lège Cap Ferret

SOCIETE NAUTIQUE DE LA VIGNE, CONCESSIONNAIRE

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

SOMMAIRE DU RAPPORT

A- OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE - GENERALITES 4
- I- Références 4
- II- Période de l'enquête 4
- III- Constat 4
- IV- Analyse du projet 5

B-ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE 5
- I- Les permanences 5
- II- Le registre d'enquête 5
- III- Le certificat d'affichage 6
- IV- La publicité règlementaire 6
- V- Fréquentation du public 6
- VI- Envois de courriers 7
- VII- Clôture de l'enquête 7
- VIII- Procès verbal de synthèse 7

C-ANALYSE DES OBSERVATIONS 7
- I- Dépositions sur le registre 7
- II- L'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement 9
- III- Les remarques du Commissaire Enquêteur 9

A- OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE - GENERALITES

Recueillir les appréciations des habitants de Lège Cap Ferret, soumis à l'enquête publique du 15 juillet 2013 au 16 août 2013 (inclus) relative au dragage du port de La Vigne.

I- Références

- Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux n° E13000140/33 du 4 juin 2013
- Arrêté de Monsieur le Préfet de la Gironde en date du 20 juin 2103 précisant les modalités de l'enquête publique
- Dossier préparé par M. Olivier Frot, commissaire-enquêteur, comprenant :
  - Dossier préparé par le cabinet IDRA, comprenant :
    - Un résumé non technique, daté d'octobre 2012, « étude d'impact et demande d'autorisation préfectorale décennale pour les opérations de dragage du port de La Vigne
    - Un dossier détaillé comprenant les pièces A à M et 5 annexes
      - A : nom et adresse du demandeur ;
      - B : localisation du projet ;
      - C : Description du projet ;
      - D : Cadre réglementaire ;
      - E : raison du choix du projet retenu ;
      - F : analyse de l'état initial du site et de son environnement ; F1 : contexte physique ; F2 : contexte biologique ; F3 : espaces remarquables ; F4 : contexte socio-économique & cadre de vie ;
      - G : analyse des impacts ;
      - H : mesures de suppression, réduction, compensation ;
      - I : notice d'incidences Natura 2000 ;
      - J : analyse des méthodes ;
      - K : abréviations et bibliographie ;
      - L : planches ;
      - M : annexes 1 : plan de gestion des dragages, 2 cadre réglementaire, 3 : résultats ; 4 : bulletins d'analyses physico-chimiques, 5 bulletins d'analyses tests de lixiviation
    - Un document complémentaire relatif au transport a été demandé lors de la réunion de prise de contact initial sur site, le 28 juin 2013. Ce document, établi par la société IDRA auteur de l'étude, a été joint au dossier mis à la disposition du public.
  - les documents administratifs (arrêtés du Préfet, publicité dans les journaux, avis des Personnes Publiques Associées (PPA), certificat d'affichage)

Ce dossier est complété par les deux registres d'enquête publique.

II- Période de l'enquête

L'enquête publique a eu lieu du 15 juillet 2013 au 16 août 2013 (inclus)

III- Constat

Le dossier de demande d'autorisation déposé par la société Nautique de La Vigne concerne la réalisation des travaux de dragage d'entretien portant sur l'extraction d'un volume estimé de 15 000 à 20 000 m^3 de vase et 2014 et ultérieurement en 2028.

Date de saisine de l'autorité environnementale : 10 avril 2013
Date de consultation de l'agence régionale de santé : 18 avril 2013
Date de réception de la contribution du préfet de département : 10 avril 2013
Date de réception de l'avis de l'agence régionale de santé : 24 avril 2013
Date de l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement : 3 juin 2013

Ce dossier a donc fait l'objet de la présente enquête publique.

IV- Analyse du projet

Les opérations portent sur :

- le dragage d'entretien de la totalité du port par des moyens mécaniques (pelle hydraulique sur ponton)
- Le transfert des matériaux par pompe à boues pour la mise hors d'eau des sédiments
- L'installation à quai d'une plate-forme de chargement étanche (trémie) permettant le remplissage de camions citernes
- Le transport par ces camions, évacuant les matériaux vers un centre de traitement (Le Teich ou le cas échéant, Arès)

B-ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

I- Les permanences

Elles ont été tenues par mes soins, dans une salle facilement accessible et mise à disposition par la Mairie aux dates et heures suivantes :
Lundi 15 juillet, Mairie de Lège Cap Ferret de 14h00 à 17h00
Samedi 27 juillet, Mairie annexe du Cap Ferret, de 9h00 à 12h00
Mercredi 31 juillet, Mairie annexe du Cap Ferret, de 9h00 à 12h00
Samedi 10 août, Mairie annexe du Cap Ferret, de 9h00 à 12h00
Vendredi 16 août, Mairie de Lège Cap Ferret de 14h00 à 17h00

Ces permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions.

II- Le registre d'enquête

J'ai procédé à l'ouverture de deux registres, qui se présentent sous la forme d'un cahier comprenant 32 pages et 50 pages, non détachables, numérotées de 1 à 32 pour l'un, 1 à 50 pour l'autre et paraphées par mes soins. Un registre était affecté à la Mairie de Lège, le second à la Mairie annexe du Cap Ferret, les deux lieux où se sont successivement déroulées les permanences.

Les 4 observations consignées sur les registres, synthétisées et numérotées de 1 à 4 ont été répertoriées de façon chronologique dans le tableau suivant.

N°	Origine de l'observation	Lieu de la permanence	Date de l'observation	Nature de l'observation
1	M. Mazodier, M. Mellet, association Protection et aménagement de Lège Cap ferret	Maire annexe du Cap Ferret	29 juillet 2013	Prise de contact initiale, prise d'informations sur le projet
2	M. Mazodier, M. Mellet, association	Maire annexe du Cap Ferret	31 juillet 2013	Poursuite des entretiens avec le

	Protection et aménagement de Lège Cap ferret			**commissaire enquêteur**
3	**Mme Giraudel, association Les Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon**	**Mairie de Lège**	**16 août 2013**	**Prise de contact et remise d'une note détaillée**
4	**M. Mulcey, membre de l'association SIBA, association AUPPM33 (plaisance et pêche), délégué aquitaine FNPPSF (fédération de pêche)**	**Mairie de Lège**	**16 août 2013**	**Rédaction d'un avis sur le registre d'enquête**

III- Le certificat d'affichage

Etabli par M. Michel Sammarcelli, Maire de Lège Cap Ferret, en date du 19 août 2013, attestant que l'avis d'enquête a été affiché en trois endroits bien visibles sur le site du Port de La Vigne et dans les locaux de la Mairie de Lège Cap Ferret pendant toute la durée de l'enquête, affichage que j'ai pu personnellement constater sur place lors de la visite initiale du 28 juin 2013.

Ce certificat est joint à mon rapport.

IV- La publicité règlementaire

Elle a été faite dans les journaux Sud Ouest et la dépêche du Bassin au début du mois de juillet et au début du mois d'août.
En complément de cette publicité réglementaire, la publicité a été mise en ligne sur le site internet de la préfecture (http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Autres-enquetes-publiques/Enquete-publique-du-15-juillet-au-16-aout-2013)

Cette publicité a été spontanément relayée par les associations environnementales ayant déposé un avis, l'association « Protection et aménagement Lège Cap Ferret » a consacré une page dans son bulletin n° 80 de juillet 2013, l'association « les écocitoyens du Bassin a, conformément à ses usages, mis en ligne l'information sur son site internet (http://www.ecocitoyensdubassindarcachon.org/pages/enquetes-publiques.html)

J'estime que l'information auprès du public a été abondante et bien faite.

V- Fréquentation du public

Au cours de mes permanences j'ai reçu 4 visites.
Trois dépositions on été inscrites sur le registre d'enquête, dont deux ont été accompagnées d'une note détaillée et circonstanciée, préparée par les associations »Protection et aménagement Lège Cap Ferret » et « les Ecocitoyens du Bassin », documents annexés aux deux registres d'enquête.
J'ai constaté au cours des entretiens, une faible implication du public. En effet, seules les associations environnementales ont manifesté de l'intérêt pour le projet. En revanche, aucun riverain ni usager du port n'a jugé utile de se déplacer, alors même que l'enquête se déroulait

à une période particulièrement propice, au cours de laquelle les plaisanciers usagers du port, premiers concernés par le projet, sont susceptibles d'être présents. Si l'on excepte la contribution de M. Mulcey, les professionnels de la mer, pêcheurs et ostréiculteurs, ne se sont pas manifestés non plus, malgré les effets potentiels des travaux sur le bassin.

VI- Envois de courriers

Un courrier de l'association Protection et aménagement de Lège Cap Ferret, présentant les détail de ses observations, reprises dans le présent rapport, a été adressé à la Mairie de Lège Cap Ferret et retransmis par ses soins au commissaire enquêteur.

VII- Clôture de l'enquête

Les registres d'enquête ont été clos par mes soins au terme de l'enquête le 16 août 2013 à 16h30.

VIII- Procès verbal de synthèse

En application de l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 20 juin 2013, j'ai rencontré la société Nautique du Port de la Vigne à qui j'ai remis, le 23 août 2013 à 10h00, un PV de synthèse contenant les principales observations inscrites sur le registre d'enquête en lui faisant part de mes remarques et de mes interrogations.
(PV joint à mon rapport)

Les arguments et les renseignements contenus dans sa réponse du 2 septembre 2013, reçue en LRAR le 5 septembre, m'ont permis de procéder à une analyse plus pertinente des différentes demandes. **(Lettre jointe à mon rapport).**

C-ANALYSE DES OBSERVATIONS

I) Il y a eu 4 observations inscrites sur le registre numérotées de 1 à 4
II) Les avis des Personnes Publiques Associées (PPA)
III) Les remarques du Commissaire Enquêteur

I- Dépositions sur le registre

En fonction de la nature des observations j'ai classé les dépostions dans les 3 catégories suivantes :

1) Accord ou simple consultation
2) Relatives aux travaux de dragage

1) Accord ou simple consultation

2

2) Relatives aux travaux de dragage du port

Les observations recueillies concernent la technique de dragage d'une part, le transport des sédiments extraits, de l'autre.

Technique de dragage

Dossier et résumé non technique	PALCF (M. Mazodier)	Ecocitoyens (Mme Giraudel)	Association plaisanciers (M. Mulcey)	Réponse de la société nautique du port de La Vigne	Avis du commissaire enquêteur
Pelle mécanique sur ponton ancré (RNT 3.2, dossier Pièces C, E et L planche 4)	Confiner par barrage flottant ; opérations de dragage à basse mer	Pelle mécanique à sec, port confiné ou pelle équipée d'un godet obturable avec rideau anti dispersion sous l'eau	Pelle mécanique à sec, port confiné	Nous retenons le confinement par barrage flottant, éventuellement avec une jupe de 2 mètres environ .La technique de dragage sera définie par notre bureau d'étude (IDRA)	Avis favorable : la réponse du port est satisfaisante, il ne nous paraît pas raisonnable d'envisager une fermeture complète du port avec dragage à sec
Suivi et surveillance des polluants : dossier pièce H, pages 24 à 31	Surveillance des MES et des polluants métalliques	Mesures générales anti HAP et polluants			Les mesures prévues dans le rapport initial IDRA nous semblent suffisantes et adaptées

Transport des sédiments

Dossier, résumé non technique et étude complémentaire	PALCF (M. Mazodier)	Ecocitoyens (Mme Giraudel)	Association plaisanciers (M. Mulcey)	Réponse de la société nautique du port de La Vigne	Avis du commissaire enquêteur
Scénario 1 : retraitement au Teich (RNT 3.4, , deux circuits : circuit n°1 route côtière, circuit n° 2 via Marcheprime Scénario 2 : retraitement à Arès (RNT 3.4)	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2	Attendre la mise en place de la plate-forme d'Arès	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2	Favorable au circuit n° 2 afin d'éviter toutes les nuisances dans les différentes traversées des agglomérations vers le TEICH. La version ARES sera envisagée et privilégiée suivant l'avancée du dossier au mois de septembre 2014	Avis favorable La réponse du port est satisfaisante. Il est certain que la solution d'un retraitement à Arès est plus intéressante sur le plan des nuisances et des coûts évités, mais le faible état d'avancement actuel du dossier (enquête publique a priori envisagée à

					partir de décembre 2013) ne permet pas de raisonnablement construire un projet sur cette solution. Imposer la solution « Arès » reviendrait à reporter *sine die* l'objet de la présente enquête publique.

II- L'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

Suite à la demande de la société Nautique de La Vigne, la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, autorité compétente en matière d'environnement a donné son avis par courrier du 3 juin 2013.

L'autorité administrative donne un avis favorable au projet et considère que *« la solution technique retenue, (...), présente les meilleures garanties de préservation de la qualité du milieu maritime du Bassin d'Arcachon. L'autorité environnementale relève les engagements du pétitionnaire en matière de mesures se suivi qui apparaissent proportionnées aux enjeux environnementaux.*

« Elle note toutefois que ce projet est dépendant de la réalisation de la plate-forme de stockage et de traitement des déchets non dangereux sur la commune du Teich ».

III- Les remarques du Commissaire Enquêteur

Les opérations de dragage sont prévues en période hivernale, au cours d'une campagne de trois mois démarrant en janvier.
Les points critiques du projet ont été relevés par les différents intervenants, ils concernent la technique de dragage d'une part, le transport et le retraitement des sédiments, d'autre part.

Il s'agit avant tout de prendre des précautions suffisantes lors des opérations de dragage proprement dites, afin d'éviter des rejets de matières en suspension (MES) comprenant des éléments polluants, vers l'extérieur du port et donc, dans la zone très sensible du Bassin, se trouvant à proximité immédiate : parcs à huîtres, herbiers avec faune aquatique abondante et protégée, le tout appartenant à une zone protégée de type Natura 2000. La mise en place d'un barrage flottant à l'entrée du port apparaît indispensable, en plus des techniques et précautions déjà prévues et décrites dans l'étude élaborée par la société IDRA.

Le traitement des sédiments est le second point critique déterminant : il est impératif qu'une structure spécialisée soit en mesure de les accueillir, en nature et en volume. Ce devrait être le cas avec plate-forme de traitement des sédiments prévue au Teich, pour laquelle une enquête publique (procédure ICPE) a été conduite du 20 juin au 20 juillet 2013, à la demande de la société

SOVASOL, gestionnaire du site. Il s'agit, aux termes du résumé non technique de l'enquête publique afférente à ce projet, d'une demande d'autorisation d'exploiter portant sur :

- « Plate forme de transit et de regroupement de sédiments non dangereux non inertes d'une
- capacité maximale de 65 000 m³ (rubrique ICPE n° 2 716),
- Installation de traitement de sédiments non dangereux d'une capacité de traitement maximale de 1 900 t/jour (rubrique ICPE n° 2 791),
- Plate forme de stockage temporaire de sédiments traités inertes, la capacité de cette plate forme étant au maximum de 55 000 m³ sur une surface de 22 500 m² (rubrique ICPE n° 2 517),
- Une unité de criblage / scalpage et malaxage d'une puissance inférieure à 200 kW (rubrique ICPE n° 2 515)[1] ».

L'avis faisant suite à cette enquête publique n'est pas encore connu à la date de rédaction du présent rapport. Le 2 juillet 2013, M. Deluga, Maire du Teich, déclarait au journal Sud Ouest : « *le dragage des ports est enfin réglé* », précisant ensuite « *L'enquête s'achève le 20 juillet. Le permis pourrait être délivré en septembre ou octobre. Les travaux seront rapides et on peut penser à une ouverture pour le début d'année prochaine. L'étude a pris en compte la remise en état du site. C'est un projet sur lequel nous travaillons depuis deux ans qui est en passe de voir le jour* ». Il est donc à prévoir que si l'avis faisant suite à l'enquête s'avère favorable, les travaux nécessaires pour l'accueil des sédiments soient rapidement mis en œuvre et donc susceptibles d'être réceptionnés au cours de l'année 2014, même si je doute, malgré les déclarations optimistes de M. Deluga rapportées ici, qu'une réception des travaux puisse être prononcée avant janvier 2014, date à laquelle les travaux de dragage seraient susceptibles de démarrer..
Par ailleurs, une enquête publique concernant le dragage du port d'Arcachon, a été conduite du 17 juin au 17 juillet 2013, dont les conclusions ne sont pas encore connues à la date de rédaction du présent rapport. Le projet fait état d'un volume estimé entre 5 000 m^3 et 30 000 m^3 pendant 10 ans. La capacité prévue pour la plate-forme du Teich (65 000m^3) permet de prendre en compte, dès lors que la plate-forme sera opérationnelle, à la fois les sédiments du port d'Arcachon (30 000 m^3 maximum)et ceux du port de La Vigne, estimés entre 15 000 et 20 000 m^3.
En revanche, les informations disponibles aujourd'hui sur la plate-forme prévue à Arès restent très parcellaires et de nature non officielle, il n'est donc pas possible de prévoir dès maintenant une opération reposant sur cette hypothétique infrastructure.

[1] Source : « résumé non technique », version finale octobre 2012, Dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement – Commune du Teich – Société SOVASOL

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

ARRONDISSEMENT D'ARCACHON

COMMUNE DE Lège Cap Ferret

SOCIETE NAUTIQUE DE LA VIGNE, CONCESSIONNAIRE

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET

CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La Société Nautique de la Vigne est titulaire d'une concession de service public, déléguée par la Commune de Lège Cap Ferret, par convention du 24 décembre 1986, attribuée pour une durée de quarante ans et prolongée pour une durée totale de cinquante ans, par un avenant signé par le Maire le 25 février 1988 pris en application de l'article R. 631-3 du Code des ports maritimes.

A la lecture de cette convention de concession consultée sur place à la Mairie de Lège, ces travaux incombent bien au concessionnaire. L'étude d'impact du projet de dragage du port de la Vigne, commanditée par la Société Nautique de La Vigne, concessionnaire, prévoit dans la pièce C, page 3, une première campagne de dragage de 15 000 m^3 en 2014, suivie d'une seconde de même volume, au premier trimestre 2028.

Si l'on prend en compte la durée de la convention faisant suite à l'avenant pris en 1988, la Société Nautique du Port de La Vigne serait toujours concessionnaire lors de la seconde campagne prévue, indépendamment du fait que cette responsabilité incombe au concessionnaire, ès qualités.

Le Commissaire Enquêteur soussigné après avoir:

- pris connaissance du dossier,
- rencontré avec son suppléant M. Jean-Denis Dumont les représentants de la Société nautique du port de La Vigne, pétitionnaire, pour la présentation du projet et pour l'organisation de l'enquête,
- assuré cinq permanences pour la réception du public,
- visité le site et rencontré le pétitionnaire le 28 juin 2013,
- entendu les personnes rencontrées au cours des permanences et analysé les arguments développés en opposition ou en faveur du projet,
- remis en main propre lors d'une réunion, son procès verbal de synthèse au Président de la Société nautique du port de La Vigne, le 23 août 2013,
- examiné :
  - les avis des Personnes Publiques Associées (PPA)
  - la réponse de M. le Président de la Société nautique du port de La Vigne en date du 2 septembre 2013 (reçue le 5 septembre), à mon procès verbal de synthèse,

Emet un AVIS FAVORABLE assortie **d'une réserve** avec les **recommandations** suivantes :

Le dossier présenté par le pétitionnaire est complet et bien construit, il propose des précautions suffisantes en matière de préservation de l'environnement.

En complément des précautions et solutions présentées dans ledit dossier, compte tenu de certaines propositions et observations pertinentes qui m'ont été présentées et auxquelles je souscris, je propose toutefois de prendre en compte les **recommandations** indiquées ci-après :

- Mettre en place un barrage souple flottant, obturant l'entrée du port, pendant les opérations de dragage ;
- Choisir l'itinéraire n°2 (Marcheprime) pour rejoindre la station de traitement du Teich, en évitant absolument le trafic poids lourds sur la route traversant les agglomérations du pourtour du Bassin (itinéraire n° 1);

- Selon les informations ultérieurement disponibles, en cas de faisabilité avérée, envoyer les sédiments pour retraitement à Arès, dans la mesure du possible.

Enfin il convient de souligner que la faisabilité même de l'opération est subordonnée à l'existence d'une structure d'accueil pour le retraitement des sédiments extraits, la destination la plus probable restant aujourd'hui celle du Teich, et à plus lointaine échéance, Arès. Compte tenu des délais nécessaires aux diverses autorisations et au déroulement même des travaux et pour éviter un possible blocage que pourrait occasionner un éventuel retard au niveau de la plate-forme du Teich, il semble préférable, par mesure de prudence, de planifier la première campagne de dragage au premier trimestre 2015.

Le pétitionnaire souscrit aux présentes recommandations et à la réserve indiquée.

<u>RESERVE :</u> les travaux de dragage du port ne pourront commencer qu'une fois réceptionnés les travaux d'aménagement de la plate-forme du Teich permettant d'accueillir et de traiter le volume des sédiments extraits.

Fait à Andernos les Bains, le 12 septembre 2013

Olivier FROT,
Commissaire enquêteur

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

ARRONDISSEMENT D'ARCACHON

COMMUNE DE Lège Cap Ferret

SOCIETE NAUTIQUE DE LA VIGNE, CONCESSIONNAIRE

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET

Procès-verbal de synthèse du Commissaire enquêteur

Procès-verbal de synthèse du Commissaire enquêteur
(Art. R. 123-18 du Code de l'environnement)

1. Déroulement de l'enquête :

Après une première visite des lieux et une rencontre initiale avec le responsable du projet sur le site du Port de La Vigne, le 28 juillet 2013, cinq permanences ont été tenues dans les locaux de la municipalité de Lège Cap Ferret.

Lundi 15 juillet, Mairie de Lège Cap Ferret de 14h00 à 17h00 (aucune visite)
Samedi 27 juillet, Mairie annexe du Cap Ferret, de 9h00 à 12h00 (une visite)
Mercredi 31 juillet, Mairie annexe du Cap Ferret, de 8h30 à 12h30 (une visite)
Samedi 10 août, Mairie annexe du Cap Ferret, de 9h00 à 12h00 (aucune visite)
Vendredi 16 août, Mairie de Lège Cap Ferret de 14h00 à 16h30 (deux visites)

Ces permanences n'ont donné lieu qu'à quatre visites et trois contributions :

- L'association « Protection et aménagement – Lège Cap Ferret », représentée par M. Mazodier, nous a rencontrés les 27 et 31 juillet (visites 1 et 2), et nous a fait parvenir ses observations sur une note remise le 16 août.
- L'association « Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon » (visite n°3), représentée par Mme Giraudel, nous a rencontrés le 16 août 2013 et nous a remis, lors de sa visite, une note reprenant ses observations.
- M. Mulcey-Longan, membre de la commission du SIBA sur l'hydraulique du Bassin d'Arcachon, représentant de l'association AUPPM33 (usagers plaisance et pêche) et délégué Aquitaine de la FNPPSF (fédération de pêche) (visite n°4), s'est présenté le 16 août et a rédigé une contribution détaillée, directement sur le registre d'enquête de la Mairie de Lège.

2. Synthèse des contributions reçues

Les trois contributions reçues, certes peu nombreuses, ont l'avantage d'être relativement détaillées et motivées.

Il ressort de ces observations une convergence certaine que l'on peut synthétiser sous la forme d'un avis globalement favorable au projet, à deux réserves près : les risques occasionnés par les MES et polluants d'une part, de l'autre la question du transport des boues extraites, en vue de leur retraitement.

2.1. La question des MES/polluants et son incidence sur la technique du dragage

La première et principale réserve concerne le risque de retour dans le Bassin des matières en suspension (MES) et des polluants, occasionné par les opérations de dragage.

Le projet prévoit un dragage mécanique lors de la marée haute.

M. Mazodier préconise la mise en place de « *barrières anti dispersion autour de la zone à draguer pour confiner les MES* », ainsi que « *la réalisation des opérations à basse mer, de*

manière à ce que les MES relarguées se redéposent plutôt à l'intérieur du port sous l'effet de marée et n'aillent pas se disperser vers les zones de production ostréicoles à proximité ».

M. Mazodier souligne par ailleurs la question de la décontamination des éléments polluants d'un niveau supérieur au niveau N1 (arsenic, cuivre, nickel, plomb, zinc et hydrocarbures aromatiques polycycliques –HAP) pour lesquels dans le dossier, « *les conséquences de ces contaminants sur l'ecosystème ne sont que rapidement cités ; les effets-cocktails de ces polluants ne sont pas évalués* »).

Mme Giraudel préconise elle aussi une solution mécanique à sec, ce qui imposerait « *la construction d'un batardeau provisoire pour obturer l'entrée du port , le reste des travaux pouvant être exécuté par une banale entreprise de travaux publics* ». Elle ajoute que si le choix initial était maintenu, il conviendrait de prendre les précautions suivantes : « *munir la pelle d'un godet obturable ; mettre en place un rideau anti-dispersion sous l'eau* ».

Par ailleurs, l'association préconise la mesure de la turbidité des eaux en aval et amont, par un organisme indépendant. Enfin, elle s'interroge sur les infrastructures d'exploitation du port : « *par exemple : limitions de la puissance des moteurs ? Contrôle de leurs qualités environnementales (HAP) ? Contrôle et réceptacle, eaux noires, eaux grises ? Interdiction des antifoulings ? Interdiction d'utiliser des détergents ? Aire de carénage et technique étanche et effluents traités ?*».

M. Mulcey préconise lui aussi l'obturation du port et la réalisation d'un dragage mécanique à sec, ajoutant que « *le port de La Vigne n'a pas de courantologie avec apport d'eau d'une rivière, donc la fermeture du port reste tout à fait possible* ».

2.2 Le problème du retraitement des vases extraites et de leur transport

La seconde préoccupation qui ressort de ces contributions, concerne les modalités de retraitement des boues extraites et leur transport vers le lieu adapté.

Le projet prévoit l'acheminement des vases extraites (environ 15 000 m3) vers la nouvelle plate-forme du Teich. Cette plate-forme a fait l'objet d'une enquête publique à la demande de son exploitant, la société SOVASOL, enquête qui s'est achevée le 20 juillet 2013 : le projet prévoit une capacité maximale de stockage temporaire de sédiments non dangereux non inertes ou inertes de 65 000 m3 et une capacité de traitement des sédiments non dangereux de 1900 t /jour, qui permettrait de traiter les sédiments de La Vigne ainsi que ceux issus des ports du Sud-Bassin (Arcachon en particulier). Le document complémentaire relatif au transport, réalisé suite à notre demande après la réunion initiale du 28 juin, prévoit deux circuits possibles, le circuit n°1 de 98 km aller-retour, empruntant la route côtière (D106, D3 et D216), le circuit 2 passant par Marcheprime (D106, D5 et D216), estimé à 142 km aller-retour.

Par ailleurs, est évoquée la possibilité d'un stockage à Arès sur un site encore en devenir à ce jour (« scénario 2 »), et dont l'enquête publique est prévue de démarrer en décembre 2013.

M. Mazodier regrette que l'enquête publique relative à cette plate-forme du Teich n'ait pas précédé « *amplement* » l'enquête sur le dragage du port de L Vigne. En effet, le caractère opérationnel de la plateforme et sa capacité à traiter les sédiments issus du dragage sont

impératifs à la réalisation de l'actuel projet. Par ailleurs, M. Mazodier, après lecture de la note complémentaire relative au transport, prévoyant deux itinéraires possibles, aurait jugé *« intéressant d'établir l'impact en gaz à effet de serre (GES) de ces circuits »*. Prenant en compte les grilles de calcul de l'ADEME (méthode « bilan carbone »), il estime lui-même le bilan du circuit n° 1 à 98,5 tonnes de CO_2, le circuit n°2 à 142,72 tonnes de CO_2. En revanche, la solution « Arès » présenterait un bilan carbone de seulement 48,24 tonnes de CO_2.

En conclusion, M. Mazodier préconise en priorité la solution représentée par la plate forme d'Arès, la plus économique et la moins impactante en CO_2. Il ajoute : *« à défaut, c'est le circuit n°2 qui, bien que plus long devrait à notre sens être choisi car il est moins dangereux et impactant pour les populations des communes traversées »*.

Mme Giraudel préconise uniquement d' *« attendre la mise en place de la plate-forme d'Arès »*.

M. Mulcey considère qu'il *« serait profitable d'attendre la création à Arès de la future zone de traitement des vases (comme celle du Teich), cela limiterait d'autant plus les frais de transport et les nuisances occasionnées par le trafic »*. Pour la solution du Teich, M. Mulcey préconise l'utilisation du circuit n°2 : *« le transport par le schéma n°2 évite aussi le passage dans les villes du Nord-bassin, pour un faible kilométrage supplémentaire et sans encombrement et route dégagée »*.

2.3 Conclusion des observations recueillies et remarques

Le tableau suivant reprend de manière synthétique le projet et les observations recueillies :

	Technique de dragage	**Transport en vue du retraitement**
Dossier et résumé non technique	Pelle mécanique sur ponton ancré (RNT 3.2, dossier Pièces C, E et L planche 4) Suivi et surveillance des polluants : dossier pièce H, pages 24 à 31	Scénario 1 : retraitement au Teich (RNT 3.4, , deux circuits : circuit n°1 route côtière, circuit n° 2 via Marcheprime Scénario 2 : retraitement à Arès (RNT 3.4)
PALCF (M. Mazodier)	Confiner par barrage flottant ; opérations de dragage à basse mer	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2
Ecocitoyens (Mme Giraudel)	Pelle mécanique à sec, port confiné ou pelle équipée d'un godet obturable avec rideau anti dispersion sous l'eau Mesures générales anti HAP et polluants	Attendre la mise en place de la plate-forme d'Arès
Association plaisanciers (M. Mulcey)	Pelle mécanique à sec, port confiné	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2

Après examen du projet et après étude des observations du public, il nous apparaît que le présent projet est pendant à la réalisation effective de la plate-forme du Teich ou à celle, ultérieure, d'Arès. Compte tenu du fait que l'enquête publique concernant la plate-forme du Teich s'est achevée le 20 juillet 2013, en présupposant un avis favorable, il est peu probable que les travaux nécessaires à son aménagement puissent faire l'objet d'une réception avant janvier 2014, cela sans tenir compte des sédiments en provenance du port d'Arcachon, dont l'enquête publique s'est achevée le 17 juillet 2013. Il nous paraît donc exclu de compter sur une campagne de dragage au 1er trimestre 2013, faute de lieu de destination des sédiments extraits.
Il nous semble donc plus sage d'envisager dès maintenant la campagne de dragage non pas au premier trimestre 2014 comme prévu initialement, mais au plus tôt, au premier trimestre 2015. Ce décalage dans le temps conduit à nous interroger sur la pertinence d'attendre la mise en œuvre du site d'Arès : l'enquête publique relative à ce site étant prévue fin 2015, à quelle date peut-on envisager le caractère opérationnel du site ? Serait-il prêt pour janvier 2015 ? La prudence inciterait donc à repousser le projet de dragage, de deux années et à planifier ainsi les travaux pour le premier semestre 2016, sous réserves des informations qui seront disponibles lors de l'ouverture de l'enquête publique relative à la plate-forme d'Arès. Rien n'empêche de planifier dores et déjà les travaux pour le premier trimestre 2015, avec pour destination le Teich (utilisation du circuit de transport n°2), et lancement des consultations des entreprises de travaux au cours du premier semestre 2014. Il sera toujours possible d'intégrer dans ces consultations la possibilité d'utiliser Arès en fonction des informations qui seront disponibles lors de la préparation des dossiers d'appels d'offres. En tout état de cause, dans le cas d'un dépôt au Teich, l'itinéraire n°2 doit être utilisé, la traversée difficile des agglomérations du Nord-Bassin étant incompatible avec le volume de trafic poids lourd justifié par l'évacuation des sédiments.

Concernant la technique de dragage , la solution d'un confinement total et d'un dragage à sec mérite d'être étudiée. Dans le cas du maintien de la technique initialement préconisée dans le projet, il nous semble indispensable de prévoir un barrage flottant à l'entrée du port, de manière à éviter le rejet par la marée descendante des MES et polluants remis en suspension, occasionnés par les travaux. Les réserves de l'association Ecocitoyens relatives aux conditions d'exploitation du port nous semblent excéder le champ de la présente enquête.

Le dossier préparé par IDRA est par ailleurs très complet et les mesures de surveillance prévues par celui-ci paraissent adaptées.

Olivier Frot
Commissaire enquêteur

Document remis le 23 août 2013

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

ARRONDISSEMENT D'ARCACHON

COMMUNE DE Lège Cap Ferret

SOCIETE NAUTIQUE DE LA VIGNE, CONCESSIONNAIRE

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET

ANNEXE

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

ARRONDISSEMENT D'ARCACHON

COMMUNE DE Lège Cap Ferret

SOCIETE NAUTIQUE DE LA VIGNE, CONCESSIONNAIRE

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET

Procès-verbal de synthèse du Commissaire enquêteur

Procès-verbal de synthèse du Commissaire enquêteur
(Art. R. 123-18 du Code de l'environnement)

1. Déroulement de l'enquête :

Après une première visite des lieux et une rencontre initiale avec le responsable du projet sur le site du Port de La Vigne, le 28 juillet 2013, cinq permanences ont été tenues dans les locaux de la municipalité de Lège Cap Ferret.

Lundi 15 juillet, Mairie de Lège Cap Ferret de 14h00 à 17h00 (aucune visite)
Samedi 27 juillet, Mairie annexe du Cap Ferret, de 9h00 à 12h00 (une visite)
Mercredi 31 juillet, Mairie annexe du Cap Ferret, de 8h30 à 12h30 (une visite)
Samedi 10 août, Mairie annexe du Cap Ferret, de 9h00 à 12h00 (aucune visite)
Vendredi 16 août, Mairie de Lège Cap Ferret de 14h00 à 16h30 (deux visites)

Ces permanences n'ont donné lieu qu'à quatre visites et trois contributions :

- L'association « Protection et aménagement – Lège Cap Ferret », représentée par M. Mazodier, nous a rencontrés les 27 et 31 juillet (visites 1 et 2), et nous a fait parvenir ses observations sur une note remise le 16 août.
- L'association « Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon » (visite n°3), représentée par Mme Giraudel, nous a rencontrés le 16 août 2013 et nous a remis, lors de sa visite, une note reprenant ses observations.
- M. Mulcey-Longan, membre de la commission du SIBA sur l'hydraulique du Bassin d'Arcachon, représentant de l'association AUPPM33 (usagers plaisance et pêche) et délégué Aquitaine de la FNPPSF (fédération de pêche) (visite n°4), s'est présenté le 16 août et a rédigé une contribution détaillée, directement sur le registre d'enquête de la Mairie de Lège.

2. Synthèse des contributions reçues

Les trois contributions reçues, certes peu nombreuses, ont l'avantage d'être relativement détaillées et motivées.

Il ressort de ces observations une convergence certaine que l'on peut synthétiser sous la forme d'un avis globalement favorable au projet, à deux réserves près : les risques occasionnés par les MES et polluants d'une part, de l'autre la question du transport des boues extraites, en vue de leur retraitement.

2.1. La question des MES/polluants et son incidence sur la technique du dragage

La première et principale réserve concerne le risque de retour dans le Bassin des matières en suspension (MES) et des polluants, occasionné par les opérations de dragage.

Le projet prévoit un dragage mécanique lors de la marée haute.

M. Mazodier préconise la mise en place de « *barrières anti dispersion autour de la zone à draguer pour confiner les MES* », ainsi que « *la réalisation des opérations à basse mer, de*

manière à ce que les MES relarguées se redéposent plutôt à l'intérieur du port sous l'effet de marée et n'aillent pas se disperser vers les zones de production ostréicoles à proximité ».

M. Mazodier souligne par ailleurs la question de la décontamination des éléments polluants d'un niveau supérieur au niveau N1 (arsenic, cuivre, nickel, plomb, zinc et hydrocarbures aromatiques polycycliques –HAP) pour lesquels dans le dossier, « *les conséquences de ces contaminants sur l'ecosystème ne sont que rapidement cités ; les effets-cocktails de ces polluants ne sont pas évalués* »).

Mme Giraudel préconise elle aussi une solution mécanique à sec, ce qui imposerait « *la construction d'un batardeau provisoire pour obturer l'entrée du port, le reste des travaux pouvant être exécuté par une banale entreprise de travaux publics* ». Elle ajoute que si le choix initial était maintenu, il conviendrait de prendre les précautions suivantes : « *munir la pelle d'un godet obturable ; mettre en place un rideau anti-dispersion sous l'eau* ».

Par ailleurs, l'association préconise la mesure de la turbidité des eaux en aval et amont, par un organisme indépendant. Enfin, elle s'interroge sur les infrastructures d'exploitation du port : « *par exemple : limitions de la puissance des moteurs ? Contrôle de leurs qualités environnementales (HAP) ? Contrôle et réceptacle, eaux noires, eaux grises ? Interdiction des antifoulings ? Interdiction d'utiliser des détergents ? Aire de carénage et technique étanche et effluents traités ?*».

M. Mulcey préconise lui aussi l'obturation du port et la réalisation d'un dragage mécanique à sec, ajoutant que « *le port de La Vigne n'a pas de courantologie avec apport d'eau d'une rivière, donc la fermeture du port reste tout à fait possible* ».

2.2 Le problème du retraitement des vases extraites et de leur transport

La seconde préoccupation qui ressort de ces contributions, concerne les modalités de retraitement des boues extraites et leur transport vers le lieu adapté.

Le projet prévoit l'acheminement des vases extraites (environ 15 000 m3) vers la nouvelle plate-forme du Teich. Cette plate-forme a fait l'objet d'une enquête publique à la demande de son exploitant, la société SOVASOL, enquête qui s'est achevée le 20 juillet 2013 : le projet prévoit une capacité maximale de stockage temporaire de sédiments non dangereux non inertes ou inertes de 65 000 m3 et une capacité de traitement des sédiments non dangereux de 1900 t /jour, qui permettrait de traiter les sédiments de La Vigne ainsi que ceux issus des ports du Sud-Bassin (Arcachon en particulier). Le document complémentaire relatif au transport, réalisé suite à notre demande après la réunion initiale du 28 juin, prévoit deux circuits possibles, le circuit n°1 de 98 km aller-retour, empruntant la route côtière (D106, D3 et D216), le circuit 2 passant par Marcheprime (D106, D5 et D216), estimé à 142 km aller-retour.

Par ailleurs, est évoquée la possibilité d'un stockage à Arès sur un site encore en devenir à ce jour (« scénario 2 »), et dont l'enquête publique est prévue de démarrer en décembre 2013.

M. Mazodier regrette que l'enquête publique relative à cette plate-forme du Teich n'ait pas précédé « *amplement* » l'enquête sur le dragage du port de L Vigne. En effet, le caractère opérationnel de la plateforme et sa capacité à traiter les sédiments issus du dragage sont

impératifs à la réalisation de l'actuel projet. Par ailleurs, M. Mazodier, après lecture de la note complémentaire relative au transport, prévoyant deux itinéraires possibles, aurait jugé *« intéressant d'établir l'impact en gaz à effet de serre (GES) de ces circuits »*. Prenant en compte les grilles de calcul de l'ADEME (méthode « bilan carbone »), il estime lui-même le bilan du circuit n° 1 à 98,5 tonnes de CO_2, le circuit n°2 à 142,72 tonnes de CO_2. En revanche, la solution « Arès » présenterait un bilan carbone de seulement 48,24 tonnes de CO_2.

En conclusion, M. Mazodier préconise en priorité la solution représentée par la plate forme d'Arès, la plus économique et la moins impactante en CO_2. Il ajoute : *« à défaut, c'est le circuit n°2 qui, bien que plus long devrait à notre sens être choisi car il est moins dangereux et impactant pour les populations des communes traversées »*.

Mme Giraudel préconise uniquement d' *« attendre la mise en place de la plate-forme d'Arès »*.

M. Mulcey considère qu'il *« serait profitable d'attendre la création à Arès de la future zone de traitement des vases (comme celle du Teich), cela limiterait d'autant plus les frais de transport et les nuisances occasionnées par le trafic »*. Pour la solution du Teich, M. Mulcey préconise l'utilisation du circuit n°2 : *« le transport par le schéma n°2 évite aussi le passage dans les villes du Nord-bassin, pour un faible kilométrage supplémentaire et sans encombrement et route dégagée »*.

2.3 Conclusion des observations recueillies et remarques

Le tableau suivant reprend de manière synthétique le projet et les observations recueillies :

	Technique de dragage	**Transport en vue du retraitement**
Dossier et résumé non technique	Pelle mécanique sur ponton ancré (RNT 3.2, dossier Pièces C, E et L planche 4) Suivi et surveillance des polluants : dossier pièce H, pages 24 à 31	Scénario 1 : retraitement au Teich (RNT 3.4, , deux circuits : circuit n°1 route côtière, circuit n° 2 via Marcheprime Scénario 2 : retraitement à Arès (RNT 3.4)
PALCF (M. Mazodier)	Confiner par barrage flottant ; opérations de dragage à basse mer	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2
Ecocitoyens (Mme Giraudel)	Pelle mécanique à sec, port confiné ou pelle équipée d'un godet obturable avec rideau anti dispersion sous l'eau Mesures générales anti HAP et polluants	Attendre la mise en place de la plate-forme d'Arès
Association plaisanciers (M. Mulcey)	Pelle mécanique à sec, port confiné	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2

Après examen du projet et après étude des observations du public, il nous apparaît que le présent projet est pendant à la réalisation effective de la plate-forme du Teich ou à celle, ultérieure, d'Arès. Compte tenu du fait que l'enquête publique concernant la plate-forme du Teich s'est achevée le 20 juillet 2013, en présupposant un avis favorable, il est peu probable que les travaux nécessaires à son aménagement puissent faire l'objet d'une réception avant janvier 2014, cela sans tenir compte des sédiments en provenance du port d'Arcachon, dont l'enquête publique s'est achevée le 17 juillet 2013. Il nous paraît donc exclu de compter sur une campagne de dragage au 1er trimestre 2013, faute de lieu de destination des sédiments extraits.
Il nous semble donc plus sage d'envisager dès maintenant la campagne de dragage non pas au premier trimestre 2014 comme prévu initialement, mais au plus tôt, au premier trimestre 2015. Ce décalage dans le temps conduit à nous interroger sur la pertinence d'attendre la mise en œuvre du site d'Arès : l'enquête publique relative à ce site étant prévue fin 2015, à quelle date peut-on envisager le caractère opérationnel du site ? Serait-il prêt pour janvier 2015 ? La prudence inciterait donc à repousser le projet de dragage, de deux années et à planifier ainsi les travaux pour le premier semestre 2016, sous réserves des informations qui seront disponibles lors de l'ouverture de l'enquête publique relative à la plate-forme d'Arès. Rien n'empêche de planifier dores et déjà les travaux pour le premier trimestre 2015, avec pour destination le Teich (utilisation du circuit de transport n°2), et lancement des consultations des entreprises de travaux au cours du premier semestre 2014. Il sera toujours possible d'intégrer dans ces consultations la possibilité d'utiliser Arès en fonction des informations qui seront disponibles lors de la préparation des dossiers d'appels d'offres. En tout état de cause, dans le cas d'un dépôt au Teich, l'itinéraire n°2 doit être utilisé, la traversée difficile des agglomérations du Nord-Bassin étant incompatible avec le volume de trafic poids lourd justifié par l'évacuation des sédiments.

Concernant la technique de dragage , la solution d'un confinement total et d'un dragage à sec mérite d'être étudiée. Dans le cas du maintien de la technique initialement préconisée dans le projet, il nous semble indispensable de prévoir un barrage flottant à l'entrée du port, de manière à éviter le rejet par la marée descendante des MES et polluants remis en suspension, occasionnés par les travaux. Les réserves de l'association Ecocitoyens relatives aux conditions d'exploitation du port nous semblent excéder le champ de la présente enquête.

Le dossier préparé par IDRA est par ailleurs très complet et les mesures de surveillance prévues par celui-ci paraissent adaptées.

Olivier Frot
Commissaire enquêteur

Document remis le 23 août 2013

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

ARRONDISSEMENT D'ARCACHON

COMMUNE DE Lège Cap Ferret

SOCIETE NAUTIQUE DE LA VIGNE, CONCESSIONNAIRE

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET

PIECES JOINTES

Objet : Ajout concernant le document de demande d'autorisation pour les opérations de dragage du port de La Vigne à Lège Cap Ferret

Le document de demande d'autorisation pour les opérations de dragage du port de La Vigne à Lège Cap Ferret a été enregistré au guichet unique de la Police de l'Eau sous le numéro 33-2012-00338 à la date du 23 octobre 2012.

La présente note complémentaire apporte des compléments vis-à-vis du transport des sédiments sur la plate-forme de traitement sur la commune du Teich, Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.

Dans le cadre du traitement à terre des sédiments du port de La Vigne, ces derniers pourront être évacués par camions bennes étanches jusqu'à la plate-forme de traitement des sédiments sur la commune du Teich, Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.

Les données vis-à-vis du transport des sédiments sont les suivantes :

- Les circuits des camions-bennes peuvent être les suivants :
  - ✓ ***Circuit n°1*** **:** Routes Départementales D106, D3 et D216. Le trajet est estimé à environ 49 km, soit 98 km aller-retour (**Figure 1**).

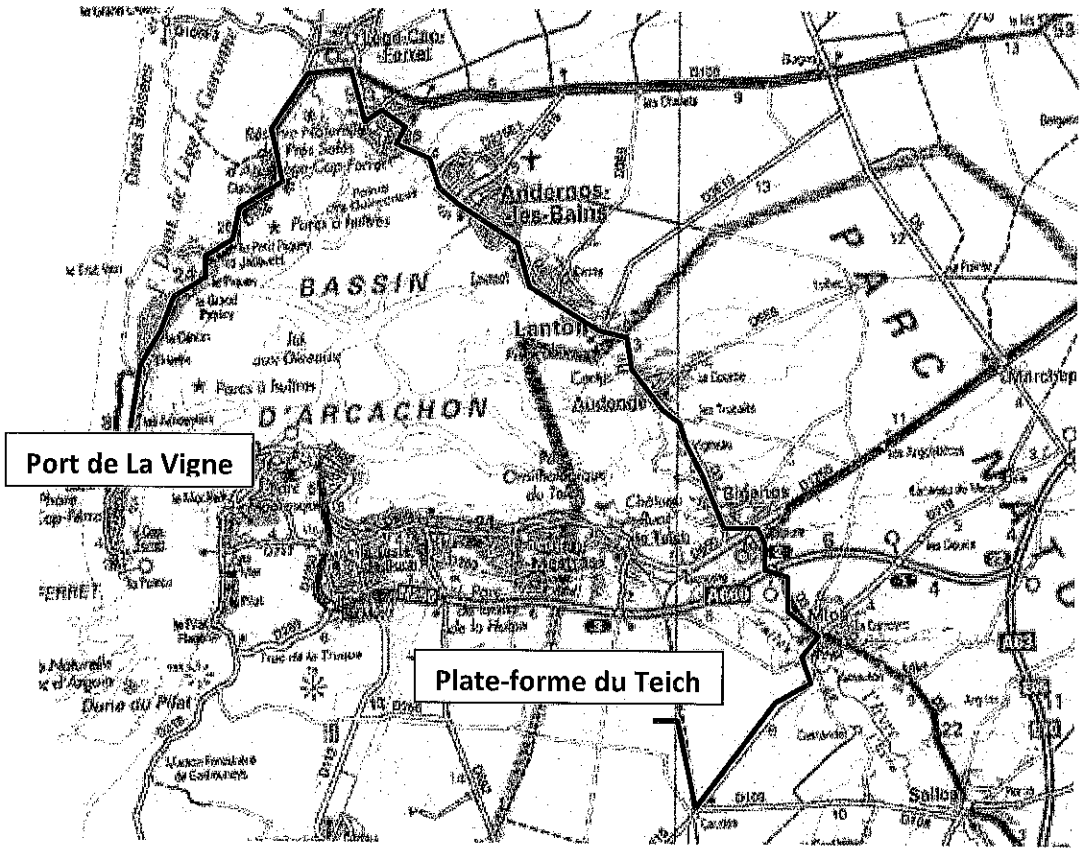


Figure 1 **:** Circuit n°1 des camions bennes

✓ ***Circuit n°2*** **:** Routes Départementales D106, D5 et D216. Le trajet est estimé à environ 71 km, soit 142 km aller-retour (**Figure 2**).

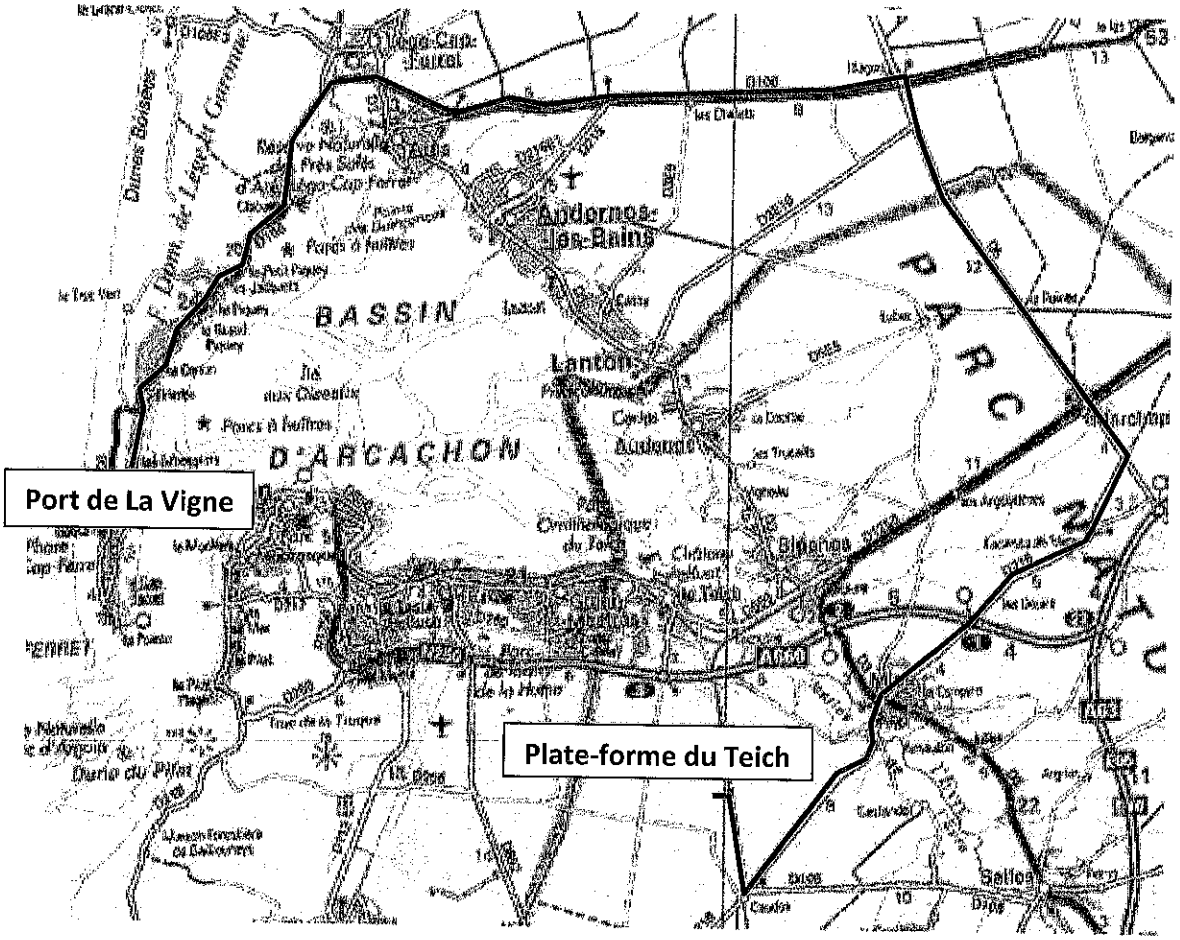


Figure 2 **:** Circuit n°2 des camions bennes

- Volume de sédiments à draguer : environ 15 000 m^3 ;
- Période de dragage retenue : du 1er janvier au 31 mars de l'année considérée ;
- Dragage réalisé durant la pleine mer du fait du faible tirant d'eau dans le port de La Vigne ;
- Cadence moyenne d'extraction : environ 400 m^3/jour ;
- Capacité de transport des camion-bennes étanches : 20 m^3 ;
- Capacité de la trémie de chargement : 400 m^3 ;
- Durée de chargement des camion-bennes étanches : 15 minutes ;
- Durée du déchargement (protocole d'acceptation ICPE, etc.) : 30 minutes ;
- Durée du trajet aller-retour :
  - Circuit n°1 : 3h15 hors chargement et déchargement ;
  - Circuit n°2 : 3h30 hors chargement et déchargement ;

Du fait du trafic routier important, du passage en agglomération et du type de route utilisé (route départemental principalement), la durée du circuit n°1 est pratiquement équivalente à celle du circuit n°2, et ce malgré un kilométrage beaucoup moins important.

- Durée de dragage par jour 8 heures ;

Les calculs pour déterminer le nombre de camion-bennes étanches nécessaires par jour pour le transport des sédiments dragués journaliers entre le port de La Vigne et la plate-forme de traitement des sédiments sur la commune du Teich sont les suivants :

- Nombre de camion-bennes nécessaires pour évacués le volume dragué par jour :
  - ⇨ 400 / 20 = 20 camion-bennes étanches ;
- Nombre de rotation par jour possible pour un camion-benne :
  - ⇨ Circuit n°1 :
    - Durée d'une rotation : 15 mins + 3h15 + 30 mins = 4h00 ;
    - Nombre de rotation par jour : 2 ;
  - ⇨ Circuit n°2 :
    - Durée d'une rotation : 15 mins + 3h30 + 30 mins = 4h15 ;
    - Nombre de rotation par jour : 2 ;
- Nombre de camion-bennes nécessaires pour évacués le volume dragué par jour en tenant compte des rotations par jour possible pour un camion-benne :
  - Nombre de rotation par jour : 2 ;
  - Nombre de camion-bennes nécessaires pour évacués le volume dragué par jour : 20 ;
  - 20 / 2 = 10 camion-bennes ;

D'après les calculs, il faut donc 10 camions-bennes par jour pour évacuer le volume journalier de sédiments dragué.

A l'aide des calculs ci-dessus et des données précédentes, la détermination du flux de camion-benne sur la route peut être effectuée. Pour cela, il est nécessaire de déterminer le nombre de camion-bennes pouvant être chargé par heure.

Les calculs sont les suivants :

- Volume dragué par heure : 400 / 8 = 50 m^3/h ;
- Volume prise en charge par un camion-benne étanche : 20 m^3 ;
- Nombre de camion-bennes chargé par heure en absence de la trémie : 50 / 20 = 2.5 ;
- Capacité de la trémie de chargement : 400 m^3 ;
- Durée de chargement des camion-bennes étanches : 15 minutes ;

Ainsi, un camion-benne étanche peut être chargé toutes les 15 minutes du fait de la présence d'une réserve disponible en sédiments dans la trémie.

En conclusion et d'après cette simulation, le flux de camion-bennes lors du transport des sédiments entre le port de La Vigne et la plate-forme de traitement des sédiments de la commune du Teich peut être estimé à un camion-benne toutes les 15 minutes, pendant deux fois 2h30 heures, sur le circuit de 142 km et lorsque la trémie de chargement est pleine.

NB : La période considérée pour les travaux étant du 1er janvier au 31 mars, ces derniers peuvent s'effectuer pendant environ 60 jours ouvrables. Ainsi, le volume théorique extrait pendant cette période peut être estimé à 60 x 400 m^3 = 24 000 m^3. Ce volume est très largement supérieur au volume prévisionnel d'environ 15 000 m^3. Il permet donc d'envisager de réaliser l'opération et de faire face à d'éventuels aléas susceptibles d'engendrer des retards.

Par conséquent, l'impact lié au trafic de camion-bennes pour l'évacuation des sédiments peut donc être qualifié de modéré dans un premier temps.

Néanmoins, la Société Nautique de La Vigne, à travers le choix de la technique de dragage et de prise en charge des sédiments met en place des mesures permettant d'atténuer l'impact lié au trafic, à savoir :

- L'extraction des sédiments est réalisé hors période estivale, du 1er janvier au 31 mars ;
- Les entreprises réalisant les travaux doivent se conformer strictement à la réglementation en vigueur concernant les engins utilisés (possession des certificats de contrôle) et les nuisances de voisinage liées aux chantiers ;
- Les travaux sont interdits de nuit, les jours non ouvrés et les jours fériés, sauf situation exceptionnelle et sous réserve d'une autorisation préfectorale ;
- La modélisation est réalisée à l'aide d'une approche itérative, savoir qu'elle a consisté à envisager le « pire cas raisonnable » dans un premier temps. En effet, les paramètres vis-à-vis de la nécessité de draguer durant la pleine mer afin d'avoir un tirant d'eau important et des éventuels incidents liés à la circulation (bouchon, etc.) n'ont pas été prise en compte. Dans notre cas, le dragage est réalisé pendant 8 heures non-stop et aucun artéfact lié au trafic n'est présent.

Ainsi, l'impact lié au trafic des camion-bennes étanches peut être qualifié de faible.

NB : Le circuit n°2 a été retenu pour éviter que les camions traversent les agglomérations d'Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge et Biganos.

A l'aide des résultats précédents, la répartition de la circulation des camion-bennes par jour peut être présentée. Le cas ci-dessous (**Tableau 1**) est réalisé en présence d'une trémie de chargement pleine (soit après une journée de dragage, équivalent à 8h et pour un rendement de 400m^3/j), d'un dragage en continue et d'une possibilité de charger les camions-bennes étanches toutes les 15 minutes.

Durée	Volume disponible dans la trémie (m^3)	Travaux	Rotation
T0	400	Début du chargement	-
T1 = T0 + 15 mins	380	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°1	1ère
T2 = T0 + 30 mins	360	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°2	1ère
T3 = T0 + 45 mins	340	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°3	1ère
T4 = T0 + 1h	320 + 50	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°4	1ère
T5 = T0 + 1h15	350	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°5	1ère
T6 = T0 + 1h30	330	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°6	1ère
T7 = T0 + 1h45	310	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°7	1ère
T8 = T0 + 2h	290 + 50	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°8	1ère
T9 = T0 + 2h15	320	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°9	1ère
T10 = T0 + 2h30	300	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°10	1ère
T0 + 4h30		Retour du camion camion-benne étanche n°1	
T11 = T0 + 4h45	380	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°1	2nde
T12 = T0 + 5h	360	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°2	2nde
T13 = T0 + 5h15	340	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°3	2nde
T14 = T0 + 5h30	320 + 50	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°4	2nde
T15 = T0 + 5h45	350	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°5	2nde
T16 = T0 + 6h	330	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°6	2nde
T17 = T0 + 6h15	310	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°7	2nde
T18 = T0 + 6h30	290 + 50	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°8	2nde
T19 = T0 + 6h45	320	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°9	2nde
T20 = T0 + 7h	300	Fin du chargement et départ du camion-benne étanche n°10	2nde
To + 8h	350		

Tableau 1 : Répartition de la circulation des camion-bennes par jour

N°2

MAIRIE DE LÈGE
CAP FERRET

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné, Michel SAMMARCELLI, Maire de Lège-Cap Ferret,

C E R T I F I E

Que la Mairie a bien affiché à la Mairie de Lège-Cap Ferret ainsi qu'à la Mairie Annexe du Cap Ferret l'avis d'enquête publique relatif aux opérations de dragage du Port de la Vigne sur la Commune de Lège Cap Ferret du 1er juillet 2013 soit 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci soit jusqu'au 16 août 2013 inclus.

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Lège Cap Ferret, le 19 août 2013

Le Maire,

MAIRIE DE LÈGE-CAP FERRET * 33950 *

Michel SAMMARCELLI

79 AVENUE DE LA MAIRIE - 33950 LÈGE-CAP FERRET - Tél. : 05 56 03 84 00 - Fax : 05 56 60 32 32
e-mail : contact@legecapferret.fr

Lège-Cap Ferret, le 20 aout 2013

Le Maire de Lège-Cap Ferret
A

Monsieur Olivier FROT
14, rue du Docteur Schweitzer
33510 ANDERNOS LES BAINS

BORDEREAU D'ENVOI

Objet : Enquête publique relatifs aux opérations de dragages d'entretien du port de la Vigne – Commune de Lège Cap Ferret

Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint :

- le certificat d'affichage relatif à l'enquête publique
- les observations reçues à la Mairie annexe du Cap Ferret le vendredi 16 août 2013 avant 16h30.

Vous en souhaitant bonne réception,

Salutations distinguées.

Secrétariat de Michel SAMMARCELLI
05.56.03.84.18

MAIRIE DE LÈGE-CAP FERRET

N°3

Protection et Aménagement Lège – Cap Ferret

ENQUETE PUBLIQUE
Opérations de dragages du Port de La Vigne
Commune Lège-Cap-Ferret

A l'attention de M. Olivier Frot Commissaire enquêteur,

Objet : Enquête publique du 15 juillet au 16 aout 2013 sur la demande d'autorisation décennale pour la réalisation des opérations de dragages du port de La Vigne sur la commune de Lège-Cap-Ferret.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous nos observations relatives à l'enquête citée en objet.

1. **LA PLATEFORME DU TEICH**

- Le projet de dragage est subordonné à l'implantation d'une plateforme dédiée aux sédiments portuaires, au Teich, pour laquelle **une enquête publique était en cours jusqu'au 20 juillet.**

  ➠ **Il aurait été judicieux que l'enquête publique relative à cette plateforme précède amplement l'enquête sur le dragage du port de la Vigne.**

2. **LA PLATEFORME D'ARES**

- Un projet d'implantation d'une plateforme dédiée aux traitements des sédiments portuaires est actuellement en cours d'élaboration. Cette plateforme aurait pour vocation le traitement des sédiments des ports de la côte Noroît.
  ➠ **Il serait judicieux que le choix d'acheminement des sédiments dragués dans le port de la Vigne puisse être établi après que l'enquête publique relative à cette plateforme soit réalisée.**

3. **TRANSPORT**

- Il est dit que le transport des sédiments jusqu'au centre agréé du Teich se ferait « par camions semi benne de 24 tonnes utiles, parfaitement étanches et spécialement conçus.».

  Une note complémentaire chiffre le nombre de rotations à 20 par jour de dragage. Le volume évacué est établi à 400 m^3 par jour. Le volume des vases à enlever est estimé à 15 à 20 000 m^3. Sur la base de 20 000 m^3 le nombre de rotations nécessaires sera donc de 1000 rotations.

  Deux circuits de trajet sont étudiés : l'un plus court passant par la D3 de Lège à Biganos et traversant Arès, Andernos, Lanton, Audenge, l'autre plus long (circuit n°2 passant par Blagon, Marcheprime puis Biganos. La comparaison entre les deux circuits porte sur le temps de trajet dont il est dit qu'ils seraient équivalents : 3H15 contre 3H30.

  ➠ **Il aurait été intéressant d'établir l'impact en Gaz à Effets de Serre de ces circuits (Tonnes CO_2).**

Un troisième circuit beaucoup plus court n'a pas été étudié concernant le transport des sédiments vers **la future plateforme d'ARES.**

Le trajet en termes de kilométrage pour ce circuit n°3 serait au plus égal au tiers du circuit n°2 (24 kms) et donc l'impact CO2 réduit des 2/3.

Nous avons estimé sur la base des données ADEME (source Bilan Carbone®) cet impact :

- « Un tracteur émet 0,824kg CO_2/veh.km à vide et 1,186 kg CO_2/veh.km à plein et que sa charge utile moyenne est de 25 tonnes »

  - **Circuit n°1 : 98** kms (49 kms à pleine charge, 49 kms à vide) x 1000 rotations : 98000 kms soit 40,376 t + 58,114 t **soit 98, 5 tonnes CO2 .**
  - **Circuit n°2 :** 142 kms (71 kms à pleine charge, 71 kms à vide) x 1000 rotations : 142 000 kms soit 58, 514 t + 84,206 t **soit 142, 72 tonnes CO2 .**
  - **Circuit n°3 :** 48 kms (24 kms à pleine charge, 24 kms à vide) x 1000 rotations : 48 000 kms soit 19,776 t + 28,464 t **soit 48,24 tonnes CO2.**

➡ **Au vu de cette estimation la solution du circuit n°3 vers la plateforme d'ARES serait bien plus économique en terme de kilomètres/camion et bien moins impactante en terme d'émission de GES. A défaut, c'est le circuit n°2 qui, bien que plus long devrait à notre sens être choisi car il est moins dangereux et impactant pour les populations des communes traversées.**

4. NATURE ET STATUT DES SÉDIMENTS

- Les niveaux de pollution des sédiments se situent selon la nature des sédiments et l'éloignement de l'entrée du port des secteurs considérés, majoritairement en deçà des seuils N1 et partiellement entre les seuils N1 et N2, mais aussi pour certains polluants au-delà du seuil N2 (**Arsenic, cuivre, nickel, Plomb, Zinc**).

  Les HAP pour Plus d'un tiers sont au dessus du niveau 1.

  Cela a pour conséquence de nécessiter de mettre en œuvre une action de décontamination des polluants métalliques lors du traitement des sédiments : les seuils mesurés les rendent **en l'état** incompatibles pour l'épandage qui plus est sur des terres à usage agricole.

  - **Les conséquences de ces contaminants sur l'écosystème ne sont que rapidement cités.**
  - **Les effets-cocktails de ces polluants ne sont pas évalués.**

5. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU DRAGAGE

- Concernant les opérations de dragage, il est indiqué que celles-ci se réaliseront à marée haute.

  Il est affirmé par ailleurs que la remise en suspension des sédiments fins (MES) lors de ces opérations n'était pas considérée comme dangereuse pour le milieu car la quantité des MES ainsi mise en suspension n'aurait pas un impact importante en terme de turbidité au vu des MES couramment mesurées dans les eaux alentours.

Cette approche purement quantitative (MES relarguées Vs MES du milieu) passe sous silence **la nature des MES larguées** lors du dragage. Ses conclusions visant à leur innocuité se révèlent de ce fait hâtives et trompeuses.
Cependant, la remise en suspension des sédiments fins est inévitable.

Eu égard à la nature des polluants mesurés indiqués dans le dossier d'enquête publique, il est **IMPERATIF** de mettre en œuvre toutes les dispositions pour éviter et en tout cas limiter le relargage dans le milieu de ces sédiments pollués par :

- **La mise en place de barrières anti dispersion autour de la zone à draguer pour confiner les MES.**
- **La réalisation des opérations à basse mer, de manière à ce que les MES relarguées se redéposent plutôt à l'intérieur du port sous l'effet de marée et n'aillent pas se disperser vers les zones de production ostréicole à proximité.**

Les principaux polluants métalliques présents dans les vases ne peuvent qu'induire par leur toxicité, à des degrés divers, des impacts sur les microalgues, les planctons, les invertébrés, et, par bioaccumulation, des incidences sur les chaînes trophiques, incluant les mollusques – en particulier LES HUITRES -, les poissons et les oiseaux.

6. CONCLUSIONS

Le dossier ne dénie pas la présence des polluants, ni leur mobilité, même dans des circonstances quotidiennes, et en dehors des travaux prévus.

Mais l'aggravation considérable par la remise en suspension des polluants fixés sur les particules fines, et la contamination des différents niveaux trophiques du milieu aquatique, ainsi d'ailleurs que les plages proches en résultant est minimisé.

Nous demandons l'utilisation de barrières anti dispersion autour de la zone à draguer pour confiner les MES.
Il convient que ces barrières soient mises en œuvre systématiquement et durant tous les travaux.
Par ailleurs, la réduction d'un facteur 3 des impacts GES et du coût de transport des sédiments par le traitement de ces derniers dans la future plateforme d'Arès mériterait de planifier la campagne de dragage quand cette dernière plateforme sera opérationnelle.

Nous vous demandons, Monsieur le Commissaire enquêteur, de bien vouloir émettre une réserve concernant ces deux points.

Dans cette attente, nous vous prions, Monsieur le Commissaire enquêteur, de croire en l'expression de notre considération distinguée.

Pour Protection et Aménagement de Lège Cap Ferret, le président,

Jean Mazodier

N°6

SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE LA VIGNE

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 164 644,94 €
SIÈGE SOCIAL : PORT DE LA VIGNE - 33970 LÈGE CAP FERRET
R C BORDEAUX 64 B 145 - C C P BX 2970-83 K

Cap Ferret le 2 septembre 2013

RECOMMANDE AVEC AVIS DE RECEPTION

Monsieur FROT Olivier
14 avenue Albert Schweitzer
33510 ANDERNOS LES BAINS

Monsieur,

Suite au procès-verbal sur l'enquête publique concernant le dragage du Port de la Vigne, veuillez trouver ci-joint notre réponse au sujet des recommandations faites sur ces travaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur , l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président P/O

L . DELTHE

MAIL : port-de-la-vigne@orange.fr - TEL CAPITAINERIE 05 56 60 54 36 - MAITRE DE PORT 06 07 60 86 96 - FAX 05 56 60 88 77

COMMUNE DE Lège Cap Ferret

SOCIETE NAUTIQUE DE LA VIGNE, CONCESSIONNAIRE

REPONSE A L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU DRAGAGE DU PORT DE PLAISANCE DE LA VIGNE, SUR LA COMMUNE DE LEGE CAP FERRET

Monsieur,

Suite à vos recommandations dans le procès-verbal mettant fin à l'enquête publique relative au dragage du Port de la Vigne, nous avons retenu comme solution, le barrage flottant avec jupe de 2 mètres. Il est prévu avec la société IDRA environnement d'affiner cette méthode et sa mise en place.

En ce qui concerne le transport, dans l'immédiat le circuit n° 2 avec retraitement des sédiments sur la plate-forme du TEICH nous semble le plus accessible. En toute vraisemblance le dragage du Port devrait voir le jour en 2014 / 2015 mais si nous avons la confirmation que la plate-forme d'ARES est opérationnelle en 2016 nous envisagerons de repousser le dragage à cette date pour profiter de cette plate-forme.Ce qui réduirait considérablement le trajet et les nuisances pouvant être occasionnées par les camions.

Ce dossier sera suivit par Monsieur FRANCHINI Roger , Monsieur MOULIETS Jean et moi-même en relation étroite avec notre bureau d'étude IDRA Environnement

Le Président P/o

L . DELTHE

	Technique de dragage	Transport en vue du retraitement	Réponse de la Société Nautique de la Vigne sur la technique de dragage	Réponse de la Société Nautique de la Vigne sur le transport en vue du retraitement
Dossier et résumé non technique	Pelle mécanique sur ponton ancré (RNT 3.2, dossier Pièces C, E et L planche 4) Suivi et surveillance des polluants : dossier pièce H, pages 24 à 31	Scénario 1 : retraitement au Teich (RNT 3.4, , deux circuits : circuit n°1 route côtière, circuit n° 2 via Marcheprime Scénario 2 : retraitement à Arès (RNT 3.4)	Nous retenons le confinement par barrage flottant, éventuellement avec une jupe de 2 mètres environ .La technique de dragage sera définie par notre bureau d'étude (IDRA)	Favorable au circuit n° 2 afin d'éviter toutes les nuisances dans les différentes traversées des agglomérations vers le TEICH. La version ARES sera envisagée et privilégiée suivant l'avancée du dossier au mois de septembre 2014.
PALCF (M. Mazodier)	Confiner par barrage flottant ; opérations de dragage à basse mer	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2	IDEM	IDEM
Ecocitoyens (Mme Giraudel)	Pelle mécanique à sec, port confiné ou pelle équipée d'un godet obturable avec rideau anti dispersion sous l'eau Mesures générales anti HAP et polluants	Attendre la mise en place de la plate-forme d'Arès	IDEM	IDEM
Association plaisanciers (M. Mulcey	Pelle mécanique à sec, port confiné	Choix d'Arès en priorité. A défaut, circuit n°2	IDEM	IDEM

Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon

45 Bd de la Plage 33510 Andernos les Bains * Tel 0556261802

Ecocitoyens.bassinarcachon@gmail.com

http://www.ecocitoyensdubassindarcachon.org

N°5

Enquête Publique sur le dragage du port de La Vigne

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le document servant de référence pour les dragages sur le Bassin d'Arcachon est le Schéma Directeur du Traitement des Vases Portuaires, SDTVP. C'est un document de référence et un outil pilote.

Il est écrit dans ce document :« *L'envasement est un phénomène dont la dynamique est régulière et homogène »!*

Tout projet de travaux maritimes doit impérativement tenir compte de l'état actualisé de l'écosystème. Le SDTVP à été élaboré entre 2004 et Juin 2006, et en près de dix ans, la sédimentation a fortement évolué. Les zostères naines dont les rhizomes et la végétation maintenaient la cohésion des sédiments sablo-vaseux constituant le support des herbiers du Bassin (le plus important d'Europe) sont depuis 2007 en très forte régression. Les vases sont maintenant émulsionnées par les courants et les vagues, ce qui provoque un rapide envasement des parties basses telles que les chenaux et les ports, la vitesse de cet envasement n'a plus rien à voir avec l'inéluctable mais lent envasement d'une lagune.

Cette évolution entraîne aussi une nouvelle approche de l'effet des MES sur le biotope: seule leur pollution était prise en compte. Même sans pollution, celles-ci augmentent la turbidité de la colonne d'eau diminuant la photosynthèse de la flore, accélérant le phénomène de régression. Nous entrons dans une rétroaction positive dont les effets néfastes sont multiples et en désaccord avec l'objectif du SDTVP :

« Avant 2015 atteindre le bon état écologique des estuaires et des eaux côtières »

1 - Dossier de demande d'autorisation préfectorale des travaux de dragage du Port de la Vigne :

Sur le schéma et dans le texte la remise en suspension des MES est fortement minimisée, au niveau du godet, les remises en suspension sont de trois ordres :

- A l'enfoncement

- A l'enlèvement
- Pendant le transfert du fond à la barge.

Le SDTVP, prévoyait pour ce port, trois méthodes de dragage, celle retenue, à savoir « Mécanique en eaux » est la plus risquée sur le plan des dispersions, et certainement la plus coûteuse car elle nécessite un matériel maritime très spécifique. La méthode « Mécanique à sec » n'impose que la construction d'un batardeau provisoire pour obturer l'entrée du port, le reste des travaux pouvant être exécuté par une banale entreprise de travaux public. Elle a aussi l'avantage de n'avoir à transporter que des sédiments égouttés. Le choix effectué ne peut pas se justifier par le peu de professionnels pouvant facilement être hébergés pendant la durée des travaux dans un port voisin. Si ce choix est maintenu, il est impératif de prendre le plus de précautions possibles, conseillées par le SDTVP :

- Munir la pelle d'un « godet obturable »
- Mettre en place un «rideau anti-dispersion» sous l'eau

Page 3/5 Il est dit : « Travaux à l'étale ». La notion d'étale n'existe pas, la forme de l'onde de marée est une sinusoïde, il y a donc ralentissement au sommet de la courbe et ça ne dure que 20 mn. Le temps de reprise du courant dans le chenal de Piquey (un des trois plus importants du Bassin) ne permet pas la dépose des MES .

P4 de5 .Pourquoi ne pas raisonner uniquement et plus clairement en zéro carte Marine ?

Sur le Bassin : 0 CM+1,98m = 0 NGF

P5 de 5 : Les trois plus importants parcs ostréicoles encore actifs dans le bassin interne encerclent l'exutoire du port.

2 **Descriptif environnemental:**

Pourquoi chercher des justificatifs, le port fait partie intégrante de l'écosystème à préserver.

Existe-t-il une aire de carénage étanche ?

3 Conclusions générales

Page 2/5 : « *Degré de nuisance restreint du fait des précautions et actions prises dans son fonctionnement*»

Par exemple : Limitation de la puissance des moteurs ? Contrôle de leurs qualités environnementales (HAP)? Contrôle et réceptacle, Eaux noires ?, Eaux grises ? Interdiction des antifouling ? Interdiction d'utiliser des détergents ? Aire de carénage et technique étanche et effluents traités ?

Page2/5 Incidences sur l'Avifaune

La turbidité gêne les oiseaux pêcheurs dans leur quête de nourriture.

Page 3/5 Conclusions sur la qualité des produits de dragage

« Dégradations ponctuelles par les hydrocarbures et certains métaux »

On voit que de l'ordre de 70% des sédiments sont constitués par des particules fines polluées par des métaux lourds (pas de pesticides ?) HAP, et justement ce sont celles qui s'accumulent et sont les plus mobiles !

Page 4/5 : Quai de déchargement, plateforme

Risques d'écoulements dans le Bassin: solutions risquées à proscrire

Page 5/5 « Turbidité limitée »

A protéger avec une barrière anti dispersion

4 Impacts Prévisibles sur les habitats naturels et la flore p4de4

« Ces habitats possèdent une excellente résilience, capable de se restaurer en peu de temps»

Cette affirmation est en complète contradiction avec les récentes études d'IFREMER [1] sur les zostères qui concluent « *le milieu n'est pas propice a une réimplantation* »

«En effet, les habitats naturels et les espèces végétales recensées sont, pour la plupart, considérés comme communs et non menacés.»

«Aucun habitat naturel et espèce végétale menacée n'a été mis en évidence en périphérie immédiate du port »

Or les deux espèces menacées de zostères, zostera noltii et zostera marina sont la base même de l'écosystème du Bassin. Comme il a été dit plus haut, elles sont menacées par la turbidité des eaux, laquelle gêne aussi les oiseaux pêcheurs qui ne peuvent se nourrir correctement et rapidement.

5 Transports par bennes

La quantité théorique de sédiments à évacuer est de 15000 m3, chaque camion transporte 20 m3, l'évacuation totalise donc 750 trajets. Il y a deux possibilités:

- un trajet court de 98 km par la RD3, qui est une voie urbaine avec un trafic sur l'année de 11500 véhicules/jour en moyenne
- ou un trajet long de 142 km par Blagon

Ce qui donne un trajet total compris entre 73500 km et 106500 km. Une plateforme de traitement doit être construite à Arès en 2015 à 20km du port. La distance totale deviendrait dans ce cas de 30000 km soit une division de la distance par trois !

[1] Régression des herbiers de zostères dans le Bassin d'Arcachon: état des lieux et recherche des causes-I.Auby- sept 11

Lorsque l'on se réclame du « Développement Durable », peut-on négliger un tel gain sur le transport, sur les dégradations de l'infrastructure routière, la nuisance pour tous les villages traversés et le bilan carbone d'un camion de 30 tonnes roulant sur une distance de l'ordre de 90000 km ? Et ceci au nom de quel bénéfice ?

Une attente d'un an n'est-elle pas possible, alors que l'entretien du port est nul depuis 30 ans !

Résumé des observations :

- Attente de la mise en place de la plateforme d'Ares
- Prise de conscience des effets néfastes des MES, même non pollués
- Réflexion sur la méthode de dragage (en eaux ou à sec ?)
- Utilisation d'un godet avec obturateur
- Mise en place d'une barrière anti dispersion
- Mesure permanente de la turbidité aval et amont, par un organisme totalement indépendant
- Vérification des infrastructures du port, surveillance de la conformité environnementale des bateaux, de l'aire technique, de la station de carburant.

Monsieur le Commissaire-Enquêteur, nous vous demandons de surseoir l'opération jusqu'à mise au point d'un curage à sec et pour ce qui concerne le traitement des vases jusqu'à l'ouverture de la future plateforme de traitement d'Arès.

En espérant que vous prendrez en considération nos observations environnementales, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos plus sincères salutations,

Andernos les Bains, le 31 juillet 2013

Les Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon