

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DES ARTICLES L.214-1 A L.214-6 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LE DRAGAGE DES PORTS DE GUJAN, LARROS ET CANAL



### RESUME NON TECHNIQUE





# SOMMAIRE

- 1. INTRODUCTION ..... 2
- 2. DESCRIPTION DU PROJET ET DES TRAVAUX ..... 2
  - 2.1. Méthodes de dragage et de curage.....2
  - 2.2. Gestion des sédiments extraits par dragage hydraulique .....3
    - 2.2.1. Principe de fonctionnement ..... 3
  - 2.3. Gestion des sédiments extraits par curage mécanique .....4
  - 2.4. Planning des travaux.....4
  - 2.5. Coût estimatif des travaux .....4
- 3. RAISON DU CHOIX DU PROJET..... 5
  - 3.1. Filière de gestion .....5
  - 3.2. méthodes de dragage/curage .....5
    - 3.2.1. Dragages d'entretien des ports Gujanais ..... 5
    - 3.2.1. Curages d'entretien des pieds de cale et du bassin à flot..... 5
- 4. CADRE REGLEMENTAIRE ..... 6
- 5. ETAT INITIAL DU CONTEXTE PHYSIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES ..... 6
  - 5.1. Contexte océanographique, impacts potentiels, mesures.....6
- 6. ETAT INITIAL DU CONTEXTE CHIMIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES ..... 6
  - 6.1. Contexte sédimentaire, impacts potentiels, mesures.....6
  - 6.2. Contexte qualité de l'eau, impacts potentiels, mesures .....7
- 7. ETAT INITIAL DU CONTEXTE BIOLOGIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES ..... 7
- 8. ETAT INITIAL DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES ..... 8
- 9. ETAT INITIAL DU CONTEXTE CADRE DE VIE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES ..... 8
  - 9.1. Trafic routier .....8
  - 9.2. Qualité de l'air et contexte olfactif .....8
  - 9.3. Contexte Acoustique, vibratoire.....9
  - 9.4. Contexte hygiène, santé et salubrité publique .....9
- 10. SYNTHESE..... 9





# 1. INTRODUCTION

Le Conseil Départemental de la Gironde (Direction du Développement Territorial) intervient dans les secteurs maritimes et portuaires en application des compétences transférées par les lois de décentralisation de 1983. Les procès-verbaux de transfert de compétences ont établi une liste de 22 ports départementaux dont ceux de **Gujan, Larros et Canal** sur la Commune de Gujan-Mestras qui sont gérés directement par le département.

Situés à l'intérieur du bassin d'Arcachon, les ports Gujannais sont des ports ostréicoles soumis à un **phénomène d'envasement important** de leurs chenaux et darses, notamment dû aux apports directs de l'Eyre. L'envasement progressif contribue donc à réduire les périodes de sortie en mer possibles pour les embarcations.

Le bassin d'Arcachon est de plus soumis à des contraintes environnementales très fortes. Face à ces enjeux particuliers qui concernent l'ensemble des acteurs et des gestionnaires portuaires du bassin d'Arcachon, le Conseil Départemental de la Gironde participe activement depuis plusieurs années à des groupes de travail et des initiatives locales visant à établir les Bonnes Pratiques de Dragages sur les ports du bassin.

En ce sens, et dans la continuité du Schéma Directeur du Traitement des Vases Portuaires, le Conseil Départemental de Gironde a pris le parti de mettre en place une politique de dragage précautionneuse orientée vers la **gestion à terre** à travers la réalisation d'un **centre de prétraitement** de ses sédiments sur le port de La Molle.

Le Conseil Départemental de la Gironde prévoit ainsi la réalisation des opérations de **dragage d'entretien** du port de Gujan en 2018, de Larros en 2020 ou 2021 et de Canal entre 2023 ou 2024. Le volume de sédiments concernés est de maximum **25 000 m3** par ports.

Le Conseil Départemental prévoit également les curages d'entretien au maximum biannuels des pieds de cales du port de Gujan, Larros et de Canal Ouest et les curages d'entretien trisannuels du bassin à flots du port de Larros. Les volumes de sédiments concernés sont respectivement de **250 m3, 500 m3, 500 m3 et 5 000 m3 par opération**.

Toute opération en lien avec le milieu aquatique est soumise à la réglementation notifiée dans le Code de l'Environnement. Ce projet implique la réalisation d'une **étude d'impact environnemental** dont l'objectif est d'identifier les impacts potentiels de l'opération sur les composantes du milieu naturel, sur les usages et sur la santé, et de proposer des mesures pour les limiter.

*La démarche du dossier d'étude d'impact est donc de présenter les pièces administratives, dresser un état des lieux réglementaire et environnemental complet des travaux prévus par le Conseil Départemental de la Gironde et d'identifier leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine en vue de l'obtention de l'arrêté préfectoral.*

*Le présent document constitue le résumé non technique du dossier complet, et donne donc une vision globale du projet et de ses impacts. La lecture et l'étude du dossier complet n'en restent pas moins nécessaires pour bénéficier de toutes les clés de compréhension.*

## 2. DESCRIPTION DU PROJET ET DES TRAVAUX

L'organisation générale du projet est synthétisée en **Planche 3**.

### 2.1. METHODES DE DRAGAGE ET DE CURAGE

Les besoins actuels de dragage des ports Gujannais s'appuient sur l'accumulation de sédiments qui mettront à péril leur fonctionnement dans les prochaines années (voir la bathymétrie du port en **Planche 10**). De plus, les besoins de dragage incluent la nécessité d'intervenir régulièrement sur le bassin à flot du port de Larros (tous les 3 à 5 ans) et le pied de calle du port de Canal (tous les 1 à 2 ans) de façon à curer les sédiments pouvant menacer leur bon fonctionnement.

La présente demande d'autorisation de dragage porte ainsi sur un volume de **95 000 m3 maximum** répartis de la sorte :

- Dragage hydraulique :

Zones	Cote de dragage	Volume actuel estimé	Volume envisagé par opération	Volume maximum possible par opération
Port de Gujan	1.2 à 0.15 m CM	13 200 m3	15 000 m3	25 000 m3
Port de Larros	1.1 à 0.15 m CM	8 900 m3	15 000 m3	25 000 m3
Port de Canal	1.5 à 0.15 m CM	8 250 m3	12 500 m3	25 000 m3



- Curage mécanique :

Zones	Cote de dragage	Volume actuel estimé	Volume envisagé par opération	Volume maximum possible par opération
Bassin à flot du port de Larros	- 3.35 m CM	5 000 m3	4 000 m3	5 000 m3
Pied de cale – Port de Canal Ouest	0.00 m CM	300 m3	400 m3	500 m3
Pied de cale – Port de Gujan	1.20 m CM	150 m3	200 m3	250 m3
Pied de cale – Port de Larros	1.10 m CM	300m3	400 m3	500 m3

Caractéristiques et volumes des zones à draguer et à curer

Bien que l'ensemble des ports Gujannais ne présentent actuellement pas des niveaux d'envasement significatifs, le Conseil Départemental de la Gironde veut s'assurer de pouvoir **faire face à un événement d'envasement exceptionnel**.

La technique retenue pour le dragage des ports et des chenaux d'accès est celle du dragage hydraulique par aspiration, laquelle permet le transfert par conduites souples étanches des sédiments préalablement déstructurés. .

Les sédiments refoulés seront orientés à terre vers la plateforme ICPE de pré-traitement des sédiments du port de la Molle situé à proximité (moins de 4 km du port de Gujan) pour y faire l'objet d'un tri granulométrique et d'une déshydratation.



Exemples de drague aspiratrice stationnaire et d'une conduite de refoulement des sédiments

La technique retenue pour le curage du bassin à flot et des pieds de cale est celle du dragage mécanique par pelle hydraulique ou à câble. Les travaux seront réalisés à marée basse.

Les sédiments seront transportés vers la plateforme ICPE de la Molle à l'aide de camion bennes étanches. Dans le cas où le site ne serait en mesure d'accepter les sédiments (remplissage trop important), ces derniers pourront être évacués vers d'autres sites tels que la plateforme de transit et de valorisation des sédiments du Teich.



Exemples de pelles mécaniques et de camion benne étanche

2.2. GESTION DES SEDIMENTS EXTRAITS PAR DRAGAGE HYDRAULIQUE

À l'issue de leur extraction, et notamment après la dilution liée à la mise en œuvre d'une drague aspiratrice, les sédiments doivent faire l'objet d'une déshydratation en vue de les reconcentrer et de les égoutter.

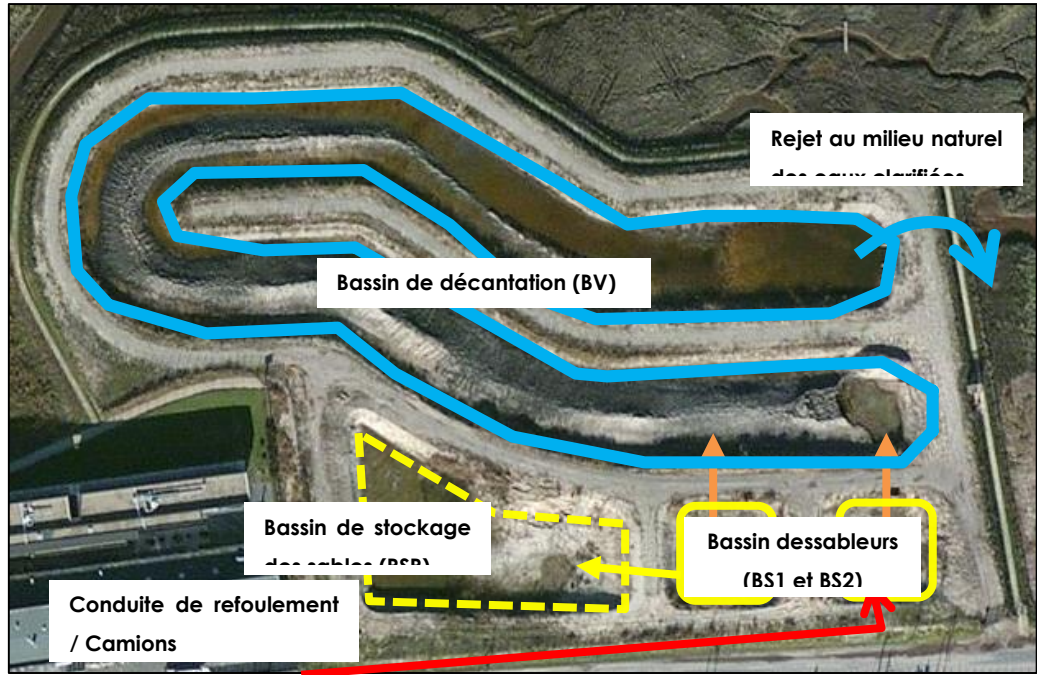
La solution qui a été retenue dans le cas présent correspond à celle du site ICPE de prétraitement des sédiments du port de la Molle (voir figure 1 et figure suivante).

2.2.1. Principe de fonctionnement

Le site est actuellement constitué de trois bassins d'égouttage/décantation équipés d'écluse et d'un bassin de stockage des sables :

- Les bassins amont (BS1 et BS2) dans lesquels est rejetée la mixture eau-vase-sable ont vocation à ne retenir que la fraction sableuse, les eaux se vidant totalement dans le bassin aval (BV) par des systèmes d'écluses avec seuil d'écoulement réglable pour conserver au maximum les sables dans ces 2 bassins,
- La plateforme de stockage (PSP) permet la réception des sables des BS après chaque marée de dragage afin d'éviter le comblement des bassins amont.
- Le bassin aval (BV) permet de décanter les vases lors du cheminement entre l'entrée et la sortie. Un retournement des sédiments en phase décantation peut être réalisé de façon à optimiser l'évacuation de l'eau ;
- L'évacuation des eaux clarifiées s'effectue par deux vannes dont les niveaux sont réglables. La teneur en eau de l'eau en matière en suspension ne doit pas dépasser 100 mg/l, avec un seuil d'alerte à 60 mg/l ;



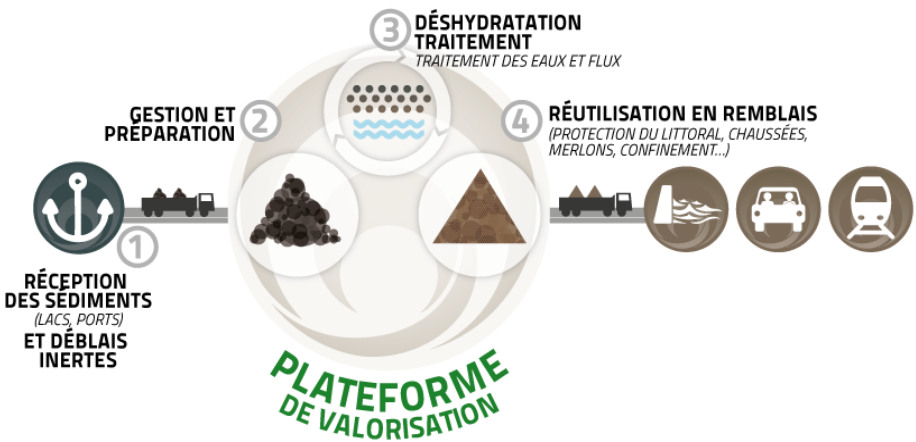


Fonctionnement du site de prétraitement de la Molle

2.3. GESTION DES SEDIMENTS EXTRAITS PAR CURAGE MECANIQUE

Les sédiments du bassin à flot du port de Larros et des cales de mise à l'eau des ports de Gujan, Larros et Canal seront orientés prioritairement vers la même filière de gestion que les sédiments extrait par dragage hydraulique : le site de pré-traitement des sédiments de la Molle dont le fonctionnement est détaillé ci-dessus.

Dans le cas où le site de la Molle ne serait pas en mesure d'accepter ces matériaux (remplissage trop important par exemple), ils pourront être réorientés vers d'autres sites tel que le site de transit et de valorisation des sédiments non inertes non dangereux situé sur la commune du Teich.



Principe de fonctionnement de la plateforme SOVAVOL au Teich

2.4. PLANNING DES TRAVAUX

Les opérations de dragage et de curage restent privilégiées en basse saison touristique tant au niveau des plaisanciers que des estivants mais également en dehors des périodes sensibles vis-à-vis des activités en lien avec la mer et du milieu naturel.

Ainsi compte tenu de la capacité du site de prétraitement de la Molle et de l'étendue de la surface à draguer les opérations de dragage de chacun des ports pourront faire l'objet de deux phases :

- Une première phase de travaux du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril ;
- Dans le cas où les travaux de la première phase n'auraient pas pu être achevés, une phase complémentaire exceptionnelle entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 31 octobre ;

Les opérations de curage du bassin à flot du port de Larros et des pieds de cale des ports de Gujan, Larros et Canal Ouest seront organisées selon les besoins des mises à l'eau en privilégiant les périodes ci-dessus et de façon à ne pas entraver le fonctionnement des opérations de dragage.

La figure suivante présente le planning des opérations sur la période 2018-2027 :

Année	2018				2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027			
Saison	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A	H	P	E	A
Dragage du port de Gujan																																								
Dragage du port de Larros																																								
Dragage du port de Canal																																								
Décantation des sédiments de dragage																																								
Reprise des matériaux de dragage																																								
Curage des pieds de cale																																								

**Nota :** Les périodes hachurées représentent les phases optionnelles secondaires de dragage qui auront lieu si l'ensemble des opérations ne sont pas achevées lors de la première phase de janvier à avril.

2.5. COUT ESTIMATIF DES TRAVAUX

Le coût total des opérations est compris entre 1,4 et 1.65 M€ HT.

Les travaux relatifs au dragage et au curage des sédiments comportent : extraction sensu-stricto des sédiments et transport vers le site ICPE de la Molle, mais aussi les suivis environnementaux.

Le Conseil Départemental de la Gironde ne prendra pas à sa charge les coûts de curage du bassin à flot de Larros.



## 3. RAISON DU CHOIX DU PROJET

### 3.1. FILIERE DE GESTION

Le Conseil Départemental de la Gironde s'est engagé dans une démarche « Eviter, Réduire, Compenser » visant à mettre en œuvre une politique de gestion portuaire et de préservation de l'environnement durable.

La mise en œuvre et le respect des préconisations du Schéma Directeur du Traitement des Vases Portuaires du bassin d'Arcachon mais aussi des outils d'aménagement du territoire ont amené le Conseil Départemental à mettre en place une plateforme de pré-traitement des sédiments en vue de leur **gestion à terre** de façon à pouvoir écarter la solution de gestion des sédiments dans le milieu.

Les Plans de Gestion Environnementaux Portuaires de Gujan, Larros et Canal, mis en œuvre par le Conseil Départemental de la Gironde, ont de plus mis en évidence le fait que la filière de gestion des sédiments à privilégier est celle de la **valorisation à terre** en matériaux de remblais ou en rechargement de plage.

### 3.2. METHODES DE DRAGAGE/CURAGE

#### 3.2.1. Dragages d'entretien des ports Gujannais

Au regard des solutions de déshydratation et de valorisation des sédiments retenues, la solution de **dragage hydraulique avec dilution et aspiration des sédiments** a été retenue, sur la base des avantages suivants :

- Le transfert des matériaux dragués se fait **par conduites étanches sans les sortir de l'eau ni les déplacer par camions ou barges** soit l'équivalent de l'économie des coûts d'intervention proches des dragages mécaniques ;
- Les conduites étanches limitent les nuisances visuelles et olfactives liées au transfert des sédiments par barges puis camion vers le site de déshydratation en débouchant directement dans la conduite souterraine puis les bassins du site de prétraitement du port de la Molle ;

- Les **nuisances visuelles et sonores sont également fortement réduites**, la drague intervenant comme un engin nautique sur le plan d'eau portuaire et les chenaux produisant environ 10 à 20 décibels de moins qu'une drague mécanique ;
- Les contraintes sur l'environnement sont aussi minimisées, la technique d'aspiration permettant **d'éviter la dispersion de MES dans la colonne d'eau** par comparaison à une pelle mécanique. Cet aspect est d'autant plus important que l'on se trouve au cœur du Bassin d'Arcachon.

#### 3.2.1. Curages d'entretien des pieds de cale et du bassin à flot

Du fait de leur configuration et des faibles volumes de sédiments concernés, le curage hydraulique des pieds de cale de mise à l'eau et du bassin à flot du port de Larros n'est pas envisageable avec des moyens hydrauliques.

La méthode de dragage par pelle mécanique envisagée pour ces deux sites est celle présentant le plus d'avantages :

- **Maniabilité des engins** permettant de s'adapter à la configuration particulière des sites ;
- **Intervention à marée basse** prévenant totalement la remise en suspension de sédiments ;
- **Coûts acceptables** pour la maîtrise d'ouvrage vis-à-vis des volumes concernés ;
- **Distance de transport** des sédiments par camions avec bennes étanches faibles (pour le bassin de la Molle et moyenne pour le site du Teich (16 km))
- **Compatibilité avec la technique de déshydratation** des sédiments envisagées sur le site de prétraitement du port de la Molle ;



## 4. CADRE REGLEMENTAIRE

Au regard de l'analyse réglementaire concernant les travaux de dragage des ports Gujannais, ces opérations sont soumises à :

- ✓ **AUTORISATION, au titre de la Loi sur l'Eau (L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement),**
- ✓ **ETUDE D'IMPACT (R.122-1 à 9 du CE),**
- ✓ **ENQUETE PUBLIQUE, au titre du L.123-1 et suivants**
- ✓ **NOTICE D'INCIDENCE NATURA 2000, au titre du L.414-4 du CE,**

L'analyse du projet et de ses impacts potentiels indique qu'il est compatible avec le **SDAGE** Adour-Garonne et avec les SAGEs « Etangs littoraux Born et Buch » et « Nappes profondes de Gironde ». Le projet est également compatible avec le **PLU** de Gujan Mestras. Enfin, le projet répond aux attentes de la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin.

## 5. ETAT INITIAL DU CONTEXTE PHYSIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

L'ensemble des paramètres environnementaux du contexte physique (météorologie, géologie océanographie, etc.) a été étudié, mais seuls les paramètres sur lesquels le projet est susceptible d'avoir un impact sont présentés ci-après.

### 5.1. CONTEXTE OCEANOGRAPHIQUE, IMPACTS POTENTIELS, MESURES

Plusieurs paramètres du contexte océanographique peuvent ainsi être impactés par les travaux :

- La **bathymétrie** des zones des travaux (chenaux d'accès et enceintes portuaires);
- La **dynamique hydro-sédimentaire** ;

Les impacts des dragages sur la bathymétrie des fonds correspondent aux effets recherchés par le projet. Ils seront donc positifs car ils restaureront une hauteur d'eau sécuritaire pour les activités du port et la circulation des usagers.

Les impacts des opérations de dragage sur la dynamique hydro-sédimentaire seront négligeables, aussi bien pendant les travaux, tant sur les vitesses de dépôts dans le port que sur les transferts et les apports dans l'unité locale.

⇒ **Mesures de réduction : Les travaux de dragage auront un impact positif et réduiront les risques pour la navigation au sein de la zone portuaire en offrant de meilleurs tirants d'eau.**

⇒ **Mesures de suivi : Réalisation de levés bathymétriques sur les zones de travaux.**

## 6. ETAT INITIAL DU CONTEXTE CHIMIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

### 6.1. CONTEXTE SEDIMENTAIRE, IMPACTS POTENTIELS, MESURES

Le Conseil Départemental de la Gironde s'est assuré, à travers une série d'analyses physico-chimiques, bactériologiques, et d'écotoxicité, que les sédiments sont compatibles avec une gestion à terre.

Les résultats de ces investigations montrent que les sédiments du port sont des vases présentant des **dépassements des seuils d'immersion** N1 et N2 mais qui peuvent être considérées comme **non écotoxiques et non dangereux** pour l'environnement vis-à-vis du test H14.

Les travaux d'extraction auront un impact positif sur la qualité chimique des fonds du fait de l'extraction du milieu aquatique d'un stock de sédiment avec leurs contaminants associés.

Du fait des techniques de dragage envisagée, la remise en suspension des sédiments sera très limitée, les opérations n'impacteront pas les fonds sédimentaires à proximité des zones de dragage, que ce soit en termes de nature, hauteur ou qualité physico-chimique.

#### ⇒ **Mesures de réduction :**

- **Organisation du chantier (délimitation précise des zones de chantier, méthode de dragage...)** ;
- **Lutte contre les pollutions accidentelles (barrage antipollution, huile biodégradable, ...)** ;
- **Les travaux auront lieu en période hivernale, de moindre activité biologique ;**
- **Les travaux de dragage constituent une mesure de réduction de la quantité de sédiments contaminés dans le milieu**

#### ⇒ **Mesures de suivi**

- **Réalisation de levés bathymétriques sur les zones de travaux ;**
- **Mesures de suivi de la turbidité (respect des seuils d'alerte et d'arrêt de chantier)**
- **Toutes les opérations seront consignées dans un journal de bord ;**



## 6.2. CONTEXTE QUALITE DE L'EAU, IMPACTS POTENTIELS, MESURES

Les travaux prennent place au sein des eaux marines, habitat de nombreuses espèces et siège d'activités humaines qu'il convient de préserver des effets du projet. La qualité de l'eau représente ainsi l'enjeu principal de ce projet.

La qualité des eaux de surface, évaluée à travers les différents réseaux de suivi, fait globalement état d'une bonne qualité des milieux. Ce constat est aussi vérifié pour les eaux de baignade, relativement proches de la zone des travaux.

Trois facteurs peuvent générer un impact sur la qualité des eaux dans le cas d'un dragage hydraulique tel que celui envisagé pour le projet notamment :

- La remise en suspension des sédiments fins (MES) entraînant une diminution de la concentration en oxygène de l'eau ;
- Contamination chimique et microbiologique du milieu marin par les sédiments remis en suspension lors des dragages ;
- Un incident sur les engins de chantier pouvant être source ponctuelle de contamination.

Concrètement la technique de dragage hydraulique par aspiration et la réalisation de curage à marée basse limitent fortement la remise en suspension de sédiments dans la colonne d'eau. De plus les mesures de sécurités prises permettent de s'affranchir du risque de pollution accidentelle. Enfin les sédiments seront refoulés par conduites étanches depuis la drague vers le site de la Molle ou en camion benne étanche, garantissant ainsi l'absence de contact avec le milieu.

Ainsi, les impacts de ces travaux sur la qualité des eaux marines, et notamment sur la turbidité, seront négligeables car localisés, temporaires et réversibles.

### ⇒ Mesures de réduction :

- - Organisation du chantier (méthode de dragage hydraulique, gestion à terre des sédiments) ;
- - Des mesures de réduction seront mises en place en cas de pollution accidentelle lors des travaux (barrage anti-pollution, huile biodégradable, ...)
- -La période de travaux : la période hivernale correspond à une période de baisse de l'activité biologique et à une meilleure oxygénation de l'eau ;
- -Utilisation de conduites de refoulements et de camions benne étanches ;
- -Gestion à terre des sédiments

### ⇒ Mesures de suivi :

- - Mesures de suivi de la turbidité

## 7. ETAT INITIAL DU CONTEXTE BIOLOGIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

Les zones de dragage et le site de prétraitement de la Molle sont situés dans le périmètre de deux zones Natura 2000, d'une ZICO et de deux ZNIEFF.

Les enjeux ayant justifiés la création de ces zones sont la grande diversité ornithologique et la diversité des habitats et peuplements benthique du Bassin d'Arcachon.

Les incidences potentielles des opérations concernent principalement les risques de remise en suspension des sédiments qui peut ainsi entraîner :

- Une diminution des teneurs en oxygène du milieu ;
- Une dégradation des habitats benthiques et littoraux ;
- Une diminution de la biodisponibilité de la ressource alimentaire pour les oiseaux notamment :

Les incidences du projet sur le milieu biologique dépend provient ainsi essentiellement de la qualité de l'eau, or l'analyse des impacts a montré que les incidences du projet de la qualité de l'eau restaient faibles, maîtrisées et pouvaient être limitées par la réalisation de suivi de la turbidité du milieu. Ces mesures apparaissent à même de maîtriser les risques de dispersion de MES.

De plus au regard de la période d'intervention (meilleure oxygénation du milieu, activité biologique faible, repli des herbiers), des conditions d'intervention (conduite souple, repérage GPS, dragage par aspiration...) et de la mobilité des oiseaux et des espèces marines, l'incidence du projet sur le contexte biologique peut être considéré comme négligeable.

### ⇒ Mesures de réduction :

- - Toutes les mesures liées à la qualité de l'eau
- - Repérage GPS des zones d'herbiers à zostères noltii sur les embarcations du SIBA
- - Mise en défense des herbiers par zonage GPS si nécessaire

### ⇒ Mesures de suivi :

- Suivi de la qualité de l'eau
- Diagnostics biologiques (benthiques, des herbiers, du schorre)





## 8. ETAT INITIAL DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

Concernant les usagers du port ou les activités à proximité, le dragage des ports constitue un enjeu fort de pérennité des activités du site et de son intérêt touristique. Cette dynamique économique profite à l'ensemble des activités présentes sur le port : ostréiculture, pêche professionnelle, chantiers navals, restauration, commerces

Les impacts principaux du projet sont :

- Les risques de perturbation des conditions d'accès et de fonctionnement des ports ;
- Les perturbations pour les activités commerciales liées au tourisme sur et autour du bassin portuaire ;

Les travaux de dragage des ports seront source d'impacts uniquement temporaires et faibles sur les activités portuaires, eu égard à la durée des travaux et des méthodes d'intervention choisies.

En revanche, les travaux seront générateurs d'emplois et auront donc un impact positif sur l'emploi local.

Le dragage aura des effets directs et positifs sur le fonctionnement du port et la sécurisation de la navigation. Il participera de manière forte à la pérennité et au développement des activités portuaires, ainsi qu'à l'attractivité du site.

### ⇒ Mesures de réduction :

- Mesures de réduction des effets du projet sur le milieu aquatique et biologique préservant les activités humaines (ostréiculture et pêche professionnelle notamment).
- Réalisation des travaux hors saison estivale, période de moindre fréquentation touristique ;
- Enroulement de la conduite souple sur l'estran lors du passage des chenaux de navigation
- Bulletins d'information aux usagers des ports

### ⇒ Mesures de suivi :

- Suivi de la turbidité à proximité des zones d'alimentation des malines.

## 9. ETAT INITIAL DU CONTEXTE CADRE DE VIE, IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

### 9.1. TRAFIC ROUTIER

Le trafic routier sur le Bassin d'Arcachon est très important, notamment sur l'A63, l'A66 et la RD650 dans une moindre mesure.

Le transport des sédiments du bassin à flot et des pieds de cale vers le site de prétraitement de la Molle ou le site du Teich pourront engendrer des incidences sur le trafic routier. Cependant le site de la Molle est à proximité des sites de curage, et le trajet des camions ne traverse pas de zone résidentielle dense, ainsi avec la réalisation des travaux en basse saison (période de moindre fréquentation), l'impact du transport des sédiments sur le trafic routier pourra être considéré comme faible. Le site du Teich est plus éloigné, cependant il ne sera utilisé que si le site de la Molle n'est pas disponible. L'impact du transport des sédiments vers ce site sera considéré comme moyen.

#### ⇒ Mesures de réduction :

- Mise en place d'une signalisation adéquate par l'entreprise de travaux, d'un plan de circulation horaire et d'un phasage du chantier.
- Itinéraire adapté pour éviter les zones habitées
- Adaptation éventuelle de la visibilité au droit de certaines intersections
- Période d'intervention en saison de moindre fréquentation

### 9.2. QUALITE DE L'AIR ET CONTEXTE OLFACTIF

La qualité de l'air est plutôt bonne sur le Bassin d'Arcachon.

L'impact des travaux sur la qualité de l'air concernera la présence des différents engins de chantier : drague hydraulique, pelles mécaniques et surtout les camions transportant les sédiments. L'activité de ces engins générera une augmentation temporaire des poussières atmosphériques et de dioxyde de carbone.

L'impact restera néanmoins négligeable compte tenu de la nature, du nombre d'engins de chantier et des vents favorisant la dispersion, et de la période d'intervention hors période sèche. De plus, la siccité des matériaux ne sera pas suffisante pour engendrer des nuisances olfactives significatives.

#### ⇒ Mesures de réduction :

- Organisation du chantier de façon à réduire les déplacements des engins ;
- Distance de transport courte et trajet optimisés
- Période d'intervention en saison de moindre fréquentation



### 9.3. CONTEXTE ACOUSTIQUE, VIBRATOIRE

Aujourd'hui, la qualité de l'environnement sonore permet d'apprécier le cadre de vie des populations urbaines et peut altérer la santé ou le bien être des habitants. Il est donc nécessaire de pouvoir suivre et gérer le bruit en zones urbaines.

Les travaux pouvant être générateurs de bruit seront :

- Le fonctionnement de la drague et du booster ;
- Les pelles mécaniques lors du chargement des camions ;
- Le transport des sédiments par camion ;

Les nuisances sonores générées par la drague restent négligeables. Le booster est situé au bout du quai du port de Larros, zone ne présentant que des activités professionnelles éloignées des zones d'habitations ou des commerces.

Les nuisances liées au fonctionnement de la pelleteuse et des camions lors du chargement des sédiments seront les plus importantes au niveau des ports. Néanmoins les zones de travaux sont situées dans des zones portuaires professionnelles (chantiers navales, passage de camion...) éloignée des premières habitations. L'émergence sonore liée au chantier aura donc un impact globalement faible.

Du fait de l'absence de zone d'habitation dense et de la période d'intervention les nuisances liées aux camions seront faibles entre le bassin à flot ou la cale de mise à l'eau et le site ICPE de prétraitement des sédiments de la Molle.

#### ⇒ Mesures de réduction :

- **Réalisation des travaux en période de basse fréquentation des ports**
- **Organisation du chantier ;**
- **Pas de travaux de dragage le dimanche ou les jours fériés ;**
- **Mesure de réduction en phase travaux au travers de la sélection des engins de chantier (les moins bruyants, matériel insonorisant, équipement dotés de signaux sonores peu dérangent type « cri du lynx »).**

### 9.4. CONTEXTE HYGIENE, SANTE ET SALUBRITE PUBLIQUE

Les risques sanitaires se décomposent en deux catégories :

- Les **risques sanitaires intrinsèques** liés à la nature des sédiments ;

Les sédiments sont susceptibles de contenir les composés suivants : éléments traces métalliques et organiques et microorganismes pathogènes. Les concentrations mesurées dans les sédiments à draguer sont supérieures aux valeurs de référence en matière de rejet en mer (Arrêtés du 9 Août 2006, 23 décembre 2009 et 23 février 2013), cependant les sédiments sont non toxiques au regard du test H14.

La dangerosité vis-à-vis de l'Homme apparaît donc négligeable et maîtrisée.

- Les **risques spécifiques** liés à la phase de travaux.

Les opérations de dragage hydraulique et de refoulement par conduite vers le site de la Molle ne génèrent pas de risque d'exposition aux sédiments.

L'exposition aux éléments contenus dans les vases intervient en cas de remise en suspension au niveau de la zone des travaux, lors de la manipulation et du transport des sédiments au cours du curage mécanique.

En conséquence, le niveau d'exposition des populations humaines est faible. Associé à une source de danger faible et bien maîtrisée, le risque résiduel associé aux travaux de dragage et de gestion finale des matériaux reste négligeable.

#### ⇒ Mesures d'évitement

- **Réalisation des travaux en période de basse saison touristique et circonscription du chantier ;**
- **Techniques utilisées : aspiration ou dragage mécanique à marée basse et transport par conduites de refoulement ou camions-benne étanches ;**
- **Panneaux de signalisation à l'attention des ouvriers et du public et clôture au niveau des chantiers**

## 10. SYNTHÈSE

Les **Planches 19 et 20** présentent la synthèse des impacts du projet et les mesures de réduction associées.

La **Planche 21** présente la synthèse du projet de dragages d'entretien des ports Gujanais.