



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le

03 SEP. 2014

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**sur le projet de dragage d'entretien**  
**et d'extension du terre-plein portuaire**  
**du port à flot de Pornichet**  
**(Loire-Atlantique)**

**Introduction sur le contexte réglementaire**

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L 122-1 du code de l'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Cet avis est à joindre au dossier d'enquête publique. Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement dans le cadre de l'instruction de ce dossier par les services de l'Etat au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques et des autres procédures éventuellement applicables.

**1 - Présentation du projet et de son contexte**

Le port de Pornichet est situé en rive nord de l'estuaire de la Loire, à l'aval de Saint-Nazaire.

Le bassin de plaisance, géré par la SA Port de Pornichet, permet d'abriter 1150 bateaux sur une superficie totale d'environ 12 ha. Un port d'échouage, géré quant à lui par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire, le jouxte, côté nord.

Le dossier présenté par la SA Port de Pornichet porte sur l'extension du terre-plein de l'aire de carénage et le dragage d'entretien du port à flot, dans l'objectif de maintenir les côtes d'exploitation et de satisfaire ainsi aux bonnes conditions d'accès pour les bateaux de plaisance.

Les opérations de dragage d'entretien sont sollicitées pour un volume total de 215 000 m<sup>3</sup> sur 10 ans, répartis en trois opérations principales par drague aspiratrice (39500 m<sup>3</sup> au niveau de l'avant-port durant l'hiver 2014-15, 80500 m<sup>3</sup> dans les autres secteurs durant l'hiver 2015-16, puis à nouveau 80000 m<sup>3</sup> à l'horizon 2024), s'accompagnant d'un entretien régulier des fonds par nivellement à hauteur de 5000 m<sup>3</sup> tous les deux à quatre ans.

Les matériaux dragués, majoritairement de type vaseux, seront pour l'essentiel rejetés à environ 2 km au sud du port, sur l'un des deux quadrans d'une zone d'immersion d'une quinzaine d'hectares déjà utilisée lors de campagnes antérieures et que le port à flot partage avec le port d'échouage. Les dragages d'entretien de ce dernier font actuellement l'objet d'un dossier distinct de déclaration au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques, non soumis à étude d'impact.

Il est envisagé, à l'issue de la première campagne, d'employer 500 m<sup>3</sup> maximum de sédiments pollués situés en fond de port, au droit de l'aire de carénage, comme matériaux pour l'extension du terre-plein de l'aire de carénage sur l'emprise partielle d'une cale existante, opération qui nécessite au total 1150 m<sup>3</sup> de remblais. Ces sédiments, aux caractéristiques supérieures aux niveaux de référence de contamination N1 ou N2 (pour le cuivre, le tributylétain, les hydrocarbures aromatiques polycycliques, le mercure et le plomb) définis par arrêté ministériel, ont été impactés par les rejets de l'ancienne zone de carénage, mise aux normes depuis. Une gestion particulière de ces matériaux de mauvaise qualité s'impose. Ils seront confinés dans un géotube situé dans le caisson du terre-plein et déshydratés durant l'hiver 2014-2015, les eaux d'égouttage étant collectées et décantées avant retour au milieu dans le port. Cette solution est estimée rapide, viable et compatible techniquement et environnementalement avec la nature des matériaux à extraire.

Si le dossier englobe le terre-plein, il ne traite pas de l'extension de la capacité de l'aire de carénage actuellement exploitée par la Baule Nautic (modalités de traitement, volumes et qualité des rejets admissibles), dont l'étude est reportée au dépôt ultérieur d'un dossier spécifique.

## **2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

Le dossier prend place dans un secteur présentant des enjeux qu'il est important d'évaluer et de prendre en compte, aux plans sanitaire (pour les résidents, usagers du port et du plan d'eau, le tourisme, la conchyliculture...), patrimonial (avec le site inscrit côtier de Pornichet à Saint-Marc), halieutique et biologique (avec notamment, au sein du réseau Natura 2000, le site d'intérêt communautaire «Estuaire de la Loire Nord» et la zone de protection spéciale «Estuaire de la Loire – baie de Bourgneuf», à l'intérêt également reconnu par l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique),

## **3 - Qualité de l'étude d'impact**

Le dossier reçu se compose d'une étude d'impact datée de juillet 2014, d'un résumé non technique et d'une note de réponse à une demande de compléments formulée durant l'examen de la recevabilité du dossier, par le service instructeur (et non par l'autorité environnementale tel qu'indiqué par erreur dans la note).

L'intégralité des compléments produits ayant vocation à figurer dans les pièces réglementaires du dossier, l'ajout de cette note (non prévue par la réglementation et relatant des échanges préalables) ne facilite pas la compréhension du dossier par le lecteur. A titre d'exemples, il aurait été plus approprié d'intégrer directement dans l'étude d'impact la précision n°7 (qui ne répond cependant pas au fait que la notice d'incidence Natura 2000 n'intègre toujours pas l'extension du terre-plein portuaire, alors que celle-ci fait partie intégrante du projet, contrairement à l'extension future de l'aire de carénage) et la précision n°25 argumentant l'innocuité du dépôt de sédiments sur le lieu de rejet.

Pour le reste, le dossier explique dans quels documents figurent les éléments réglementairement attendus dans l'étude d'impact et pour quelles raisons, compte tenu de la nature du projet, il n'a pas été jugé opportun d'étudier ou de développer certains éléments énumérés à l'article R 122-5 du code de l'environnement définissant le contenu des études d'impact. Les indications apportées apparaissent dans l'ensemble justifiées. Le dossier complété est dans l'ensemble clair et adapté mais présente toujours quelques lacunes.

Afin de mieux situer le contexte de la demande, il aurait ainsi été utile de présenter dans l'étude d'impact un bref rappel de l'historique des deux ports de plaisance contigus, notamment leurs années de création et les étapes majeures intervenues depuis en termes d'aménagement et d'équipement (concernant en particulier l'aire de carénage) ainsi que le(s) arrêté(s) précédent(s) autorisant le dragage des sédiments.

Il aurait également été pertinent de décrire et d'illustrer le contexte paysager de l'enceinte portuaire par quelques clichés (autres que des photographies aériennes) et par des schémas d'insertion ou photomontages, pour démontrer dans quelle mesure l'extension sur 600 m<sup>2</sup> du terre-plein et son utilisation future sont de nature à modifier les vues, par exemple, depuis les restaurants existants et, plus largement, depuis les alentours. En effet, la localisation du projet dans l'enveloppe d'un site inscrit implique de justifier des mesures adoptées pour garantir la cohérence de l'aménagement projeté avec les objectifs de protection propres à ce site inscrit. Ceux-ci auraient ainsi mérité d'être rappelés dans le dossier.

L'analyse des cumuls d'impacts figurant au dossier traite exclusivement du rejet à la côte des sédiments sablo-vaseux du port d'échouage, devant intervenir juste avant celui du port à flot. Ce volet est utile. Toutefois, le dossier omet de préciser si les auteurs de l'étude ont également recherché l'existence éventuelle d'autres projets répondant aux critères de l'article R 122-5 du code de l'environnement, aux effets susceptibles de se cumuler avec la présente demande, et comment cette recherche a été effectuée (sur quel périmètre et selon quelle nature d'impacts). Il aurait par exemple été judicieux d'indiquer si d'autres clapages et rejets à la côte sont envisagés sur la façade maritime départementale au nord de la Loire durant la période de validité du futur arrêté et dans quels secteurs.

Le dossier prévoit que le dispositif de stockage d'une partie des déblais de dragage au niveau du terre-plein soit équipé de géotubes et que les eaux d'égouttage soient décantées avant rejet. Le rejet après traitement fait l'objet d'un suivi régulier des matières en suspension (MES). En fonction des concentrations en MES mesurées dans le rejet, un traitement complémentaire par floculation sera réalisé, si nécessaire, avant rejet dans le port. Pour autant la localisation du point de rejet n'est pas précisée.

La présentation des méthodes utilisées, inégalement développée, ne permet pas d'évaluer la fiabilité de l'indication sur la pauvreté biologique du lieu de dragage : le dossier ne restitue pas d'inventaire et ne précise pas les investigations mises en oeuvre pour identifier la faune et la flore potentiellement présentes.

Aux termes de l'article L 122-1 du code de l'environnement, « *Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle* ». L'article R 122-5 du même code prévoit que lorsque un projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comporte une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Le fait que certains éléments du programme puissent faire l'objet de procédures distinctes (du type loi sur l'eau ou permis de construire, par exemple) est sans incidence sur cette disposition, qui vise précisément à s'assurer, dès la procédure d'autorisation de la première tranche du programme, d'un premier niveau de faisabilité et d'acceptabilité des phases ultérieures.

Au cas présent, la définition du plan de gestion des sédiments non immergeables est liée à l'extension envisagée de l'aire de carénage. Aussi, le dossier aurait dû présenter une première estimation des impacts de cette extension, sans attendre le dépôt ultérieur d'un dossier spécifique plus détaillé.

D'autres imprécisions ou incohérences sont relevées :

- sur le schéma page 22, le remblai semble constitué – en complément des 500 m<sup>3</sup> de sédiments non immergeables en provenance du port à flot - de sédiments issus du port d'échouage alors que, page 15, il est fait état de matériaux d'apport en provenance de carrières et, dans le résumé non technique, de déchets inertes du secteur du BTP (bâtiments et travaux publics). De même, l'illustration de la page 98 représente sur le port d'échouage 785 m<sup>3</sup> de sédiments non immergeables destinés au terre-plein. Une fois ceux-ci ajoutés aux 500 m<sup>3</sup> en provenance du port à flot, le volume de sédiments non immergeables dépasserait le besoin total de matériaux, qui oscille entre 1000 et 1150 m<sup>3</sup> selon les pages. Ces chiffrages discordants seraient à clarifier, afin de lever toute ambiguïté sur la teneur du programme et sur le devenir d'un éventuel « trop plein » de matériaux non immergeables,
- le dossier exploite les suivis des opérations menées en 1997 mais ne renseigne pas sur l'existence éventuelle et la teneur de suivis relatifs à la campagne de 2006,
- concernant la qualité des sédiments, une erreur semble avoir été commise en ne prenant pas la bonne unité pour qualifier la qualité des sédiments pour le paramètre TBT (cf. tableau de synthèse des résultats d'analyse physico-chimiques, planche 16). En effet les seuils réglementaires N1 et N2 pour le TBT sont exprimés en Sn (étain) et non pas en TBT. Toutefois, cette erreur est sans conséquence sur l'évaluation des impacts et sur les choix techniques,
- le calendrier des travaux (page 24) prévoit un début des travaux en 2014, antérieur à ce qui est annoncé plus haut (2015),
- une confusion entre port à flot et d'échouage est relevée page 97, ainsi qu'entre parc naturel régional et réserve naturelle régionale en page 136.

#### **4 – Prise en compte de l'environnement par le projet**

Bénéficiant des retours d'expérience des opérations passées de dragage et de rejet à côte sur le même site menées en 1997 et des connaissances complémentaires acquises notamment par le biais de nouvelles investigations, les modalités de dragage et de gestion des sédiments apparaissent adaptées aux enjeux identifiés, tant en termes de calendrier que de méthodes d'intervention et de suivi envisagées.

Les travaux devraient ainsi être dépourvus d'incidence notable au plan sanitaire ainsi que sur les milieux physiques et naturels et le patrimoine halieutique, sous réserves que :

- le calendrier des dragages d'entretien et les conditions de phasage à la marée du refoulement soient strictement respectés ;
- que l'organisation du chantier de dragage garantisse au sein du port l'absence de départ de matériaux contaminés vers la zone de sédiment de bonne qualité ;
- que les opérations intermédiaires de nivellement des sédiments portuaires n'engendrent pas de panache turbide vers l'extérieur du port. Si un tel impact devait être constaté lors des suivis réalisés, une adaptation des conditions d'intervention devra être définie avec la police de l'eau (modification de la technique de nivellement, définition de périodes d'intervention en fonction des saisons et des conditions de marées).

L'extension du terre-plein portuaire, qui s'inscrit sur l'emprise partielle d'une cale existante dans l'enceinte du port, n'apparaît pas non plus de nature à remettre en cause des intérêts environnementaux, étant noté que l'étude de l'extension de la capacité de l'aire de carénage et de ses rejets futurs sont reportées au dépôt d'un dossier ultérieur.


## **5 – Conclusion**

### Avis sur les informations fournies

Sous réserve des quelques remarques formulées ci-dessus, le dossier respecte globalement l'article R 122-5 du code de l'environnement définissant le contenu des études d'impact et fournit les indications nécessaires à une bonne compréhension du projet.

### Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet apparaît avoir été élaboré de façon à éviter toute forme d'atteinte notable à l'environnement lors des différentes phases de dragage, de gestion à terre et d'immersion des sédiments et d'aménagement du terre-plein, sous les réserves indiquées au point 4 ci-avant.



Henri-Michel COMET

