



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne**

Rennes, le 16 JAN. 2015

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
relatif au projet de modernisation de l'aire technique de réparation navale
du port de Concarneau (29),
reçu le 19 novembre 2014

Préambule

Par courrier du 27 octobre 2014, reçu le 19 novembre, le Préfet du Finistère a saisi pour avis le Préfet de région, Autorité environnementale (Ae), du projet de modernisation de l'aire technique de réparation navale du port de Concarneau, porté par la Chambre de Commerce et d'Industrie Quimper Cornouaille.

Le projet est soumis aux dispositions du décret N° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

La saisine de l'Ae est motivée par le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

L'Ae a consulté le Préfet du Finistère au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier en date du 27 novembre 2014. Elle a pris connaissance des avis de la préfecture du Finistère et de l'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) rendu le 11 septembre 2014.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue donc pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation.

Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

Le projet présenté par la Chambre de Commerce et d'Industrie Quimper Cornouaille consiste en la modernisation de l'aire de carénage du port de Concarneau. Il comprend notamment le renouvellement d'un outil public de débarquement et remise à l'eau des navires, la réorganisation du terre-plein de l'aire d'exploitation, celle des réseaux secs et humides avec, pour ces derniers, la mise en place d'une unité de traitement des eaux de lavage, associant les eaux pluviales. Les matériaux extraits pour les constructions et l'accès maritime du futur site seront réemployés (roches), ou transférés, après ressuyage sur une aire du port, sur le centre de stockage de Combrit, dédié aux sédiments marins, dont le niveau toxique a pu être réduit au préalable.

Les enjeux potentiels du projet relèvent des thématiques du paysage, de celle des nuisances au sens large, du maintien des usages locaux et de la protection des milieux et espèces aquatiques ont été identifiés par le pétitionnaire.

L'étude d'impact, clairement rédigée, traduit un bon niveau de réflexion. Elle présente cependant des lacunes et un niveau d'évaluation parfois sensiblement en dessous du niveau de proportionnement attendu.

Parmi les corrections à apporter pour parfaire la démonstration de l'obtention d'effets résiduels négligeables, détaillées ci-après, l'Ae souligne et recommande une amélioration de l'évaluation des impacts du projet sur le plan des nuisances sonores et olfactives, du risque sanitaire, tant en phase travaux qu'en situation de fonctionnement de la nouvelle aire.

Sur le plan des milieux et des espèces potentiellement menacées par le projet, l'Ae recommande principalement une amélioration de l'état initial, et de la démonstration de la valeur de réduction des impacts attribuable aux mesures de suivi de turbidité proposées.

Les points d'amélioration signifiés supra ou détaillés ci-après ne doivent évidemment pas occulter l'effet positif global d'un projet qui contribuera fortement à la qualité des eaux marines.

Avis détaillé

1 Présentation du projet et de son contexte

La Chambre de Commerce et d'Industrie Quimper Cornouaille présente un projet de modernisation d'une aire de carénage, située dans l'anse de Roudouic, en partie Est du port de Concarneau.

Cette opération comportera en particulier le remplacement d'un outil de débarquement (« slipway »), devenu obsolète, par un chariot élévateur à sangles associé à une darse, la mise en place d'une récupération et d'un traitement des eaux de pluies et de lavage produites par l'aire de carénage attenante, la réorganisation et la modification des réseaux¹ du terre-plein concerné.

Les vases, polluées², qui seront extraites pour la construction du nouvel outil de débarquement et son chenal d'accès représentent 1 800 m³ en place. Elles seront stockées pour leur ressuyage à proximité du quai pétrolier, dans la partie Ouest du port, pendant 1 à 2 mois, avant d'être transférées vers l'installation de stockage de déchets non dangereux de Ty Coq, sur le territoire communal de Combrit, à 35 km de l'aire de ressuyage. Ce site a été aménagé pour le seul stockage des sédiments marins testés comme non éco-toxiques après ressuyage et fait l'objet d'une gestion et d'un suivi adapté à ce type de déblais (étanchéification, suivis des eaux).

Situation	Actuelle	Projetée
Outil de débarquement	Slipway	Darse et élévateur à sangles
Surface du terre-plein	21 500 m ²	22 000 m ²
Surface utile au carénage	5 000 m ²	7 000 m ²
Nombre de postes de carénages	6	6
Capacité de levage	350 tonnes	400 tonnes
Dimension maxi. des bateaux en m. (longueur, largeur, tirant d'eau)	43/8/3,5	43/10/4

Dans le détail des travaux, les vases seront récupérées et transportées sur le quai voisin par une pelle installée sur une barge. Le dragage, portant sur 2 000 m², permettra également la récupération de 1 300 m³ de roches, extraites au brise-roche hydraulique, pour l'extension du terre-plein, après concassage « éventuel ».

Le nouvel outil de débarquement supposera aussi l'implantation de 36 pieux insérés dans le substrat rocheux par trépannage hydraulique³.

1 Electricité, eau potable, sécurité incendie, et air comprimé pour l'élévateur et les postes de travail

2 Dépassements de seuils réglementaires (N2) pour 4 types de polluants

3 La mise en place des palplanches associées se fera par vibro-fonçage, des forages supplémentaires dans la roche saine permettront l'installation de tirants

Le dispositif de traitement des eaux pluviales, mélangées aux eaux de lavage, comprendra un bassin tampon de 286 m³. Sa fouille servira la prévention des risques de pollution accidentelle pendant la phase travaux, qui prévoit une réalisation du projet en 2 temps afin de maintenir un niveau d'activité minimum sur l'aire technique. Elle débutera par la partie Est de l'aire de carénage et durera 24 mois.

L'aire de ressuyage des matériaux dragués sera équipée d'un dispositif de traitement permettant un rejet dans les eaux du port.

Une aire de stockage des engins et matériaux additionnelle est prévue (cf. plan ci-dessous).



Figure 1 : zones du projet en rouge, orange et jaune (respectivement : aires de carénage et dragage, aire de ressuyage, stationnement engins et parc à matériel), criée en bleu, zones d'habitations les plus proches en vert

Contexte

Sur le plan réglementaire, l'étude d'impact est construite pour répondre aux évaluations au titre de la loi sur l'eau et du réseau Natura 2000. Le projet est pris en compte par le schéma d'aménagement du port, et s'inscrit dans le volume global prévu dans le schéma de référence des dragages en Finistère qui a pour fonction principale d'accorder les parties prenantes sur le contenu et le niveau de détail des études préalables nécessaires à ce type d'opération⁴.

Sur le plan des usages et du patrimoine architectural, le port de Concarneau se caractérise par la cohabitation d'activités et d'usages diversifiés avec la pêche et le mareyage, la construction et la réparation de bateaux de tous types, la plaisance et le nautisme. La criée utilise une prise d'eau dans le port, située à 250 mètres des travaux projetés. Le port est également réputé pour

⁴ Volume de l'ordre de 25 000 m³, hors modification particulière du port

sa ville forte, offrant une vision panoramique sur la totalité de l'enceinte portuaire. Il est entouré de zones habitées, les plus proches se situant à moins de 20 m du projet. Les plages, plutôt de bonne qualité, et les zones conchylicoles sont relativement éloignées du projet.

En matière d'environnement naturel et de milieux, l'éloignement des sites Natura 2000 côtiers et maritimes est de l'ordre du kilomètre⁵. La masse d'eau côtière qui les concerne est de qualité « moyenne », ce niveau de classement étant déterminé par les teneurs en nitrates, phosphates et en matière organique. Ces sites visent, pour partie, à la protection d'espèces mobiles pouvant occasionnellement fréquenter le port, dont les eaux sont qualifiées comme claires et oxygénées.

Pour les eaux douces, le port correspond à l'estuaire du Moros, transformé par un barrage amont et la mise en place de la cale sèche dans le bassin éponyme. Concernant le site de stockage de Combrit, le cours de l'affluent de l'Elorn concerné permet la migration de plusieurs espèces aquatiques.



Figure 2 : positionnements respectifs des sites concernés par le projet (site de stockage à l'Ouest, anse de Roudouic à l'Est, périmètres Natura 2000 en bleu et verts)

Enjeux

Les enjeux du projet ne sont pas expressément identifiés par le pétitionnaire mais sont identifiables au travers de l'évaluation des impacts. Ils concernent les thématiques de la préservation des milieux aquatiques du fait de la mobilisation et du stockage de sédiments pollués. Cet enjeu est renforcé par la présence de l'usage que constitue la prise d'eau de la criée.

⁵ Dunes et côtes de Trévigian, Archipel des Glénans

La phase travaux du projet détermine, notamment sur le plan sonore, un enjeu de limitation des nuisances dans le cadre habité de l'environnement du port. Enfin, l'ancienneté du port et la qualité de son architecture font également du paysage un enjeu dont la prise en compte sera nécessaire.

2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2-1 Qualité du dossier

Le dossier présenté est globalement clair. L'identité de ses auteurs est précisée. Le plan de l'étude d'impact est construit sur la base des composantes des travaux plutôt que par enjeux ce qui peut gêner une vision synthétique du projet pour le grand public. La description du projet est assez claire.

L'Ae recommande cependant de faciliter sa compréhension en rappelant pour le grand public comment les différents polluants présents dans les eaux seront effectivement réduits par les équipements de traitement cités (décanteurs, filtres...).

L'état initial présente quelques développements non nécessairement utiles tels que les modalités d'assainissement communal alors que le projet mettra en place des moyens propres.

Enfin l'Ae demande, afin de répondre aux exigences réglementaires du décret relatif à l'évaluation des projets :

- d'identifier la nature d'évitement ou de réduction des mesures présentées,
- de consolider leur valeur d'engagement,
- et de chiffrer leur coût.

2-2 Qualité de l'analyse

Aire d'étude :

Les périmètres d'études définis ont été réfléchis, au vu d'une prise en compte du site portuaire, du site de stockage définitif des sédiments dragués et de leurs environnements respectifs. Cependant l'aire d'étude restreinte du projet n'inclut pas les espaces utilisés pour le ressuyage des vases extraites et celle du secteur défini pour le stationnement des engins et du matériel.

L'Ae recommande de compléter l'aire d'étude en ce sens afin de mieux préparer l'évaluation des effets du projet, qui apparaît incomplète pour ces 2 aires temporaires.

Alternatives :

Les alternatives ont été réfléchies pour les différentes composantes du projet, du choix de l'outil de débarquement, à l'agencement du terre-plein, et aux modalités de gestion des sédiments pollués. De manière globale l'Ae relève l'effort de réflexion qui a permis l'élaboration du projet, se traduisant par l'optimisation du réemploi des matériaux (roches), l'ampleur des travaux ayant également été réduite par le choix de l'outil de débarquement et un agencement optimisant l'occupation de l'espace terrestre et réduisant les impacts maritimes du projet.

En revanche, le récapitulatif destiné à démontrer le choix de la meilleure alternative au plan environnemental consiste en une simple présentation des bénéfices de la solution retenue.

L'Ae recommande de comparer les différentes alternatives, en particulier celles de l'aménagement du terre-plein, par l'ajout d'un critère définissant l'exposition des habitations aux nuisances de l'aire d'exploitation et par l'emploi de notes permettant au final de démontrer la sélection de la solution optimale.

Analyse de l'état initial :

- Espèces et milieux :

Le fond du port est perçu comme dépourvu de milieux ou d'espèces porteurs d'enjeux. Les espèces mobiles ne sont pas non plus inventoriées. Ce dernier groupe est estimé comme composé d'espèces supportant les eaux turbides (p. 131) alors que les eaux du port sont qualifiées de claires (p. 111). Enfin, il n'est pas fait mention de la fréquentation occasionnelle du port par les cétacés, espèces ciblées par les sites Natura 2000 voisins.

L'Ae recommande de compléter l'état initial pour supprimer toute ambiguïté et situer le niveau d'enjeu que représentent les espèces mobiles.

Enfin, pour le milieu aquatique, l'état initial ne définit pas la dynamique du site : l'ampleur et la configuration du port, ses projets successifs se traduisent par des dragages réguliers, pouvant affecter l'ensemble de ses eaux.

L'Ae recommande de préciser si l'opération de dragage s'inscrit dans un programme pluriannuel, se traduisant par une fréquence étale, ou non, de ce type d'opération afin de situer le projet en termes d'effet de cumul pour la dispersion de matières en suspension.

-Aspects socio-économiques :

L'activité actuelle sur le terre-plein se traduit par des émissions de composés organiques volatiles (COV) : l'analyse se limite à une réflexion sur les émissions reliées à l'activité de maintenance et réparation, sans situer leur niveau et sans prendre en compte un environnement industriel susceptible de comporter d'autres sources d'émission.

L'Ae recommande d'évaluer ce niveau pour conforter l'évaluation du projet qui vise à une optimisation du rendement et donc à une progression de l'activité.

Concernant l'ambiance sonore, il apparaît qu'aucune mesure n'a été effectuée à proximité immédiate des habitations.

L'Ae recommande de compléter en ce sens les relevés acoustiques afin de permettre l'évaluation du risque d'émergence au droit des habitations, d'autant plus que la variante retenue prévoit au moins un poste de carénage à moins de 20 mètres des résidences les plus proches.

Analyse des effets :

-- temporaires :

La diffusion de matière en suspensions due au dragage est susceptible d'affecter espèces et milieux tant par sa dimension physique (particules) que par ses aspects chimiques (polluants, toxines éventuelles de micro-algues présentes dans les sédiments).

L'étude considère que le panache ainsi formé se limitera à l'enceinte portuaire, au vu de l'expérience du dragage réalisé pour la mise en place de la cale du Moros. L'effet des

polluants est relativisé, leur libération dans les eaux étant jugée négligeable en milieu pauvre en oxygène, alors qu'il est par ailleurs fait mention d'eaux oxygénées. L'effet sanitaire dû à la « réactivation » de micro-algues toxiques, n'est pas discuté.

L'Ae recommande, après avoir complété l'inventaire des espèces exposées à ce risque, de compléter l'évaluation des effets du dragage en justifiant :

- pour le public, qui n'est pas au fait des secteurs à risque pour les algues toxiques, l'absence de prise en compte d'un éventuel effet sanitaire,

- le faible niveau de dérive des matières en suspensions, sachant que l'impact du dragage susmentionné, réduit par l'utilisation d'un écran en géotextile, en fait un retour d'expérience non transposable.

Sur le plan socio-économique, l'impact de la traversée des vases par barge du lieu de prélèvement au quai pétrolier n'est pas examiné. La durée des transferts permet cependant de considérer que cet impact est effectivement négligeable. Les déplacements qui s'ensuivront sur le site de Ty Coq représenteront un flux de 270 camions sur une séquence de 3 semaines. Ils emprunteront des axes pour lesquels cette surcharge provisoire sera admissible. En revanche les effets induits par l'usage des aires temporaires du chantier⁶, en termes de difficultés de déplacement ou de stationnement, ne sont pas considérés.

L'Ae recommande de justifier ce point en précisant les relais déterminés pour les usagers habituels de ces lieux.

Les effets paysagers temporaires du stockage ne sont pas pris en compte.

L'Ae recommande d'évaluer l'impact du stockage temporaire des vases, nécessaire à leur ressuyage, depuis les points de vue potentiellement sensibles de la ville ancienne.

Enfin, en matière de nuisances temporaires, l'Ae recommande de justifier l'absence de prise en compte d'un risque de nuisances olfactives pour ce temps de ressuyage et de procéder à l'évaluation des nuisances sonores de la phase de chantier, susceptible d'affecter humains et faune aquatique.

--effets permanents :

La production d'aérosols toxiques n'est pas considérée à ce titre. La nécessité d'une évaluation est argumentée en partie 3 du présent avis.

Articulation du projet avec les schémas-plans-programme susceptibles de le concerner :

Le projet est compatible avec le plan local d'urbanisme. L'examen de sa « compatibilité »⁷ avec les objectifs du SDAGE et du SAGE devra être considéré au vu des apports de précisions recommandés sur le fonctionnement du site de Combrit.

⁶ Parking du quai pétrolier et parking destiné aux engins de chantier, représentant respectivement 5 000 et 1 800 m²

⁷ Sur le fond et non au sens juridique du terme

3 Prise en compte de l'environnement

3-1 Préservation des paysages

Comme indiqué plus haut, les effets temporaires devront être mieux pris en compte, la ville close conférant un enjeu paysager important au périmètre du projet. Les effets permanents du projet peuvent être considérés comme positifs sur ce plan dans la mesure où le slipway et son environnement immédiat, visibles depuis le centre ancien, sont fortement corrodés. Ils permettent de conclure à une absence d'impact résiduel pour cette thématique.

3-2 Préservation des espèces et des milieux :

-- phase travaux :

Cette phase représente un risque d'effet négatif potentiellement important, par dispersion de matières en suspensions polluées. Comme indiqué supra, les limites de l'état initial sur la faune aquatique portuaire, puis celle de l'évaluation des effets de diffusion de matières polluées ne permettent pas de déterminer un niveau d'enjeu ni un niveau d'impact. Le suivi des recommandations formulées plus haut permettra de définir des mesures éventuelles et, in fine, de démontrer l'absence d'effet résiduel sur ce plan.

Au vu de l'absence de prise en compte des effets acoustiques sous-marins, et sans présager des mesures qui viendraient à être proposées aux fins de démontrer l'obtention d'un effet résiduel non notable pour la biodiversité ordinaire ou remarquable, l'Ae recommande de définir une mesure de réduction afin de favoriser la fuite des espèces potentiellement sensibles (poissons, cétacés occasionnellement observables dans l'enceinte portuaire). Ce type de mesure pourrait de plus être appliquée à la phase d'extraction des vases, moins bruyante que celle des forages mais potentiellement dommageable pour ces espèces.

-- phase de fonctionnement :

La situation actuelle est celle du déversement des eaux de lavage de l'aire de carénage dans les eaux portuaires. Le projet qui prévoit le traitement de ces eaux détermine donc un très fort effet positif à l'échelle locale. Les 500 m² de surface benthique perdue pour la mise en place du nouvel outil de débarquement déterminent un effet jugé comme négligeable, à juste titre.

Concernant le centre de stockage de Ty Coq, l'Ae recommande de rappeler les modalités de suivi de cette installation, après remblaiement complet du site afin de prendre en compte le risque d'effet sur les milieux et espèces sur le long terme, en cas de vieillissement des membranes protectrices.

3-3 Nuisances sonores

En phase travaux, les interventions seront autorisées de 7 à 20 heures, du lundi au samedi. Les apports de matériaux, transferts, démolitions et déposes pourront générer un dépassement des niveaux réglementaires qui n'est pas pris en compte. Il est de plus question de concasser les matériaux rocheux extraits, sans certitude au final.

L'Ae recommande, indépendamment des compléments et précisions attendus pour cette thématique, une modulation des horaires afin d'éviter les travaux bruyants tant aux heures tardives que matinales et en renforçant cette logique d'évitement les samedis.

En phase de fonctionnement, les activités bruyantes⁸ pourront évoluer à la hausse. La végétation séparant le terre-plein des habitations les plus proches est jugée, par le pétitionnaire, efficiente en tant qu'isolant phonique mais son état actuel (épaisseur, ouvertures, essences à feuilles caduques) permet de considérer cette protection comme inefficace.

L'Ae recommande la présentation d'une réflexion sur les mesures possibles de réduction et d'atténuation de cet effet possible à terme.

3-4 Santé

Les activités de sablage, source de poussières fines, resteront rares. Les travaux de peinture se traduisent en revanche systématiquement par la production d'aérosols toxiques dont la dispersion est jugée comme non significative hors de l'emprise de l'aire de carénage. Cette hypothèse se traduit par l'absence de proposition de mesures d'atténuation, en particulier à l'égard des riverains les plus proches de l'aire de carénage.

Au vu d'un périmètre faiblement végétalisé, et de la présence de résidents à moins de 20 mètres du poste de travail le plus proche, le risque de dérive peut être considéré comme non négligeable.

L'Ae recommande d'expertiser l'effet que constitue le risque de dérive des aérosols toxiques et de l'assortir d'une mesure proportionnée, qui pourrait être réfléchi dans le sens d'une réduction conjointe de l'impact sonore du projet.

3-5 Usages

Le défaut d'analyse des effets du projet sur l'accessibilité de certains secteurs en phase travaux fait l'objet d'une remarque supra.

Le dispositif de suivi existant pour la qualité de l'eau prélevée pour les besoins de la criée consiste en une mesure de la turbidité en continu, asservie par une alarme. Cette caractéristique permet de considérer que le risque inhérent à la phase travaux du projet sera suffisamment pris en compte, dans la mesure où une situation d'impossibilité aboutira à l'emploi de l'eau du réseau public. Un suivi additionnel complémentaire est prévu, entre prise d'eau et chantier, sans que sa fréquence soit précisée.

L'Ae recommande d'explicitier l'efficacité de cet ensemble de mesures, afin que l'on puisse conclure à une adéquation entre le délai de perception d'une dégradation qualitative des eaux et la fréquence de leurs prélèvements pour la criée, sans omettre la prise en compte de la proximité entre prise d'eau et rejet des eaux issues du ressuyage et de son traitement.

⁸ Usage des compresseurs, aspersion, ponçages...

3-6 Articulations entre enjeux-Gouvernance du projet

A la croisée des usages, du paysage, des nuisances, et de la protection de la biodiversité, un évitement de la saison touristique aurait pu être proposé afin de consolider la réduction de l'impact du projet.

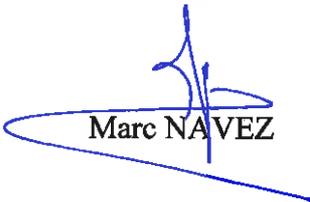
L'Ae recommande de considérer cette articulation entre thématiques et suggère d'étudier une adaptation du calendrier des travaux afin de réduire de manière optimale les effets du projet sur ces différents enjeux.

La prise en compte de ce type d'articulation et le suivi des effets du projet pourrait être favorisés par la mise en place d'un comité associant les parties prenantes.

L'Ae recommande d'indiquer si le comité d'information et de suivi institué par le conseil général à l'occasion du dragage du bassin du Moros en 2011 pourrait assumer cette fonction, et, à défaut, propose la création d'une instance de ce type pour conforter la gouvernance du projet.

Le Préfet de région,

Pour le Préfet et par délégation,


Marc NAVEZ