

Département de Charente-Maritime

Port Atlantique La Rochelle



REÇU À LA PRÉFECTURE

- 3 JUIL. 2023

CHARENTE-MARITIME

Enquête publique

sur la demande d'autorisation environnementale

relative au dragage d'entretien du

Port Atlantique de La Rochelle



Du 17 mai au 21 juin 2023

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Patrice BOULAY, 5, rue de la Frénaie 17140 LAGORD - T. 06 13 42 57 20

Courriel : boulaypatrice@wanadoo.fr

SOMMAIRE

Chapitre 1- L'enquête publique : aspect formel.....	page 1
Chapitre 2- Le projet et son environnement.....	page 1
20 : Incidences du projet sur le milieu physique	
200 : Incidences sur la morphologie et la bathymétrie.....	page 2
201 : Incidences sur la nature des sédiments de surface	page 2
202 : Incidences sur la dynamique sédimentaire	page 3
203 : Incidences sur l'environnement sonore sous-marin	page 3
204 : Incidences sur les risques naturels (érosion et submersion marine)	page 4
21 : Incidences sur la qualité du milieu	
210 : Incidences sur la turbidité de l'eau.....	page 4
211 : Incidences sur la qualité des eaux	page 5
212 : Incidences sur la qualité des sédiments.....	page 6
213 : Incidences sur la qualité des gisements conchylicoles.....	page 7
22 : Incidences sur le patrimoine naturel et archéologique	
220 : Incidences sur les espaces naturels.....	page 8
23 : Impacts cumulés	
203 : Travaux liés au projet « Port horizon 2025 » autorisé par arrêté Préfectoral en 2020.....	page 9
24 : Coûts des mesures environnementales	page 10
25 : Conclusion	page 11
Chapitre 3- Avis de l'autorité environnementale et du parc naturel marin estuaire de la Gironde et mer des pertuis.....	page 11
30 : Avis de l'autorité environnementale « nationale »	page 11
31 : Avis conforme du conseil de gestion du parc naturel marin estuaire de la Gironde et mer des pertuis pour le compte de l'office français de la biodiversité	page 12
32 : Avis formulé par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.....	page 12
33 : Avis formulés : conclusion	page 13

Chapitre 4- Port Atlantique La Rochelle – ses enjeux	page 13
40 : Eléments d'information	page 13
41 : Caractérisation des matériaux à draguer	page 16
42 : Rappels concernant la qualité des sédiments (niveaux N1 et N2).....	page 17
43 : La drague	page 18
Conclusion Générale	page 18

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

CHAPITRE 1 : L'ENQUETE PUBLIQUE : ASPECT FORMEL

L'enquête publique s'est déroulée dans le respect strict des prescriptions contenues dans l'arrêté préfectoral prescrivant, du 21 avril 2023 et dans d'excellentes conditions.

Le dossier d'enquête publique était complet et de qualité.

CHAPITRE 2 : LE PROJET ET SON ENVIRONNEMENT

20 : Incidences du projet sur le milieu physique

Les incidences physiques sont appréciées sur la base des suivis environnementaux physiques (bathymétrie et sédiments et aussi sur une expertise conduite par des bureaux d'études spécialisées par l'intermédiaire de mobilisations et simulations numériques (turbidité des eaux, transports et dépôts sédimentaires).

Les simulations hydrosédimentaires se basent sur deux cas de figure :

- Un état actuel (scénario de référence) qui correspond au dragage d'entretien actuel et à l'immersion réalisés sur la période de l'autorisation actuelle donc des éléments factuels et bien réels.
- Un état futur (scénario projet) qui est constitué d'hypothèses plausibles mais la plupart sont maximalistes. Prendre en compte des éléments maximalistes est un parti pris de sorte à ce que les résultats obtenus correspondent aux cas de figure les plus défavorables pour le projet : c'est un moyen de prendre une sécurité au regard d'événements non connus, mais pouvant être exceptionnels en terme d'incidence.

200 : Incidences sur la morphologie et la bathymétrie

- Dragages : L'incidence des dragages sur la bathymétrie portuaire est temporaire et positive peu de sédiments étant remis en dispersion.

- Clapages : Immersion sur le plateau dit du Lavardin.

L'incidence des clapages en termes de retour de sédiments vers la zone portuaire est considérée comme NEGLIGEABLE.

L'évolution des dépôts de sédiments sur le plateau du Lavardin montre que le contenu des clapages ne s'accumule pas sur le site. Le niveau de l'effet « exhaussement des fonds » est NEGLIGEABLE (dispersion par les différents courants marins).

L'incidence des clapages sur la morphologie du site du Lavardin est directe, temporaire et peut être qualifiée de NEGLIGEABLE y compris sur les périmètres élargis.

L'effet est aussi NEGLIGEABLE en termes de bathymétrie des zones littorales plus éloignées.

201 : Incidences sur la nature des sédiments de surface

- Dragages : L'incidence directe des dragages sur la nature des fonds sédimentaires portuaires est NULLE.

- Clapages : Sur le site du Lavardin

Après suivis biosédimentaires et bilan sur 10 ans et modélisation hydrosédimentaire, le constat est

fait que l'effet « modification des fonds sédimentaires » est NEGLIGEABLE.

202 : Incidences sur la dynamique sédimentaire

- Dragages : L'incidence directe des dragages sur la morphologie et la dynamique sédimentaire portuaire est NULLE.
- Clapages : En raison de l'absence de modifications des conditions d'agitation et de courantologie, l'incidence directe des clapages sur la dynamique sédimentaire du site du Lavardin et de la zone des pertuis est NULLE.

203 : Incidences sur l'environnement sonore sous-marin

Ce point a fait l'objet de trois scénarios de modélisations :

✓ Scénario 1 : dit de référence

1 journée d'activité avec un total de 7 rotations/jour

✓ Scénario 2 : dit futur 1 (retenu)

Intégrant les nouveaux secteurs dragués (PH 2025) avec 8 rotations/jour

✓ Scénario 3 : dit futur 2

Intégrant les nouveaux secteurs dragués (PH 2025) avec 9 rotations/jour

- Dragages : L'incidence sonore du dragage est directe, temporaire, régulière mais néanmoins considérée

comme *NEGLIGEABLE* au regard de l'activité portuaire (couverture du bruit).

Incidence *NULLE* pour les périmètres élargis et éloignés.

- Clapages : Immersion sur le site du Lavardin

Le bruit lié aux déplacements de la drague entre la zone portuaire (dragage) et le site du Lavardin (clapage), chargée ou non, est couvert par le bruit de fond des activités portuaires.

Le bruit est considéré comme *NEGLIGEABLE* au regard de l'activité portuaire.

204 : Incidences sur les risques naturels (érosion et submersion marine)

L'incidence des dragages portuaires est *NULLE*, pas d'aggravation au risque de submersion marine ni du risque de fragilisation des ouvrages vis-à-vis du risque sismique.

L'incidence liée au clapage sur le plateau du Lavardin : le clapage ne modifie en rien les conditions hydrodynamiques locales et sur le trait de côte : incidence *NULLE*.

21 : Incidences sur la qualité du milieu

210 : Incidences sur la turbidité de l'eau

- dragages sur le site portuaire

L'incidence des dragages sur l'augmentation de la turbidité dans le port est directe, temporaire et peut être considérée comme *NEGLIGEABLE* (résultats modélisation) ; la taille de la drague est aussi sans effet notoire.

- clapage sur le site d'immersion du Lavardin

Quel que soit le scénario étudié (état actuel, état futur, projet), la concentration moyenne se situe entre 8,6 mg/litre et 9,8 mg de sédiments soit toujours inférieure à 10 mg/litre. Les fortes concentrations au moment du clapage se diluent très rapidement.

L'incidence du clapage sur l'augmentation de la turbidité de l'eau est directe, temporaire et faible sur le site du Lavardin ; elle est NEGLIGEABLE dans un périmètre plus large : aucune incidence vers les zones littorales sensibles du pertuis breton.

211 : Incidences sur la qualité des eaux

- Dragage

- Qualité des eaux portuaires

L'incidence sur la qualité des eaux portuaires est directe, temporaire et NEGLIGEABLE.

- Qualité des masses d'eau extérieure (éloignée)

Les incidences sur :

- Les eaux de baignade
- Les eaux conchylicoles
- Les masses d'eau côtière

ont été étudiées.

L'incidence sur la qualité des masses d'eau de la zone éloignée est directe, temporaire et NEGLIGEABLE.

- Clapage (plateau du Lavardin)

L'incidence directe des clapages sur la qualité des eaux de baignade et conchylicoles est NEGLIGEABLE.

212 : Incidences sur la qualité des sédiments

Remarque : *Les textes réglementaires ont défini un référentiel de qualité pour la caractérisation physico-chimique des sédiments marins ou estuariens. Pour un ensemble de contaminants, des seuils de classification N1 et N2 ont été définis.*

Au-dessous du niveau N1, l'impact potentiel est jugé d'emblée neutre ou négligeable.

Entre les niveaux N1 et N2, une investigation complémentaire peut être nécessaire selon le type de projet proposé et l'importance du dépassement.

Au-delà du niveau N2, une investigation est nécessaire pour confirmer l'impact négatif de l'opération ou projet.

Ce point est très important car derrière le vocable « contaminants » se trouvent des produits indésirables et dangereux (tributylétain TBT) :

- ✓ *Hydrocarbures aromatiques polycyclique (HAP) constitués du pétrole dérivé du benzène*
- ✓ *Métaux lourds : plomb, cuivre, chrome, mercure...*

- Incidences liées au dragage

Les sédiments, objets d'opérations de dragages d'entretien, sont issus d'apports récents portés par les courants marins ou provenant de remises en suspension des dragages. Les suivis environnementaux et le bilan décennal montrent que la qualité des sédiments portuaires est bonne.

L'incidence directe des dragages sur la qualité des sédiments portuaires est NULLE mais cela doit rester un point de vigilance.

- Incidences liées au clapage

Les résultats des suivis environnementaux du site d'immersion du Lavardin montrent une grande résistance à recevoir des déblais de dragage d'entretien du Port Atlantique La Rochelle. Le site ne montre pas de modifications bathymétriques et plus de traces des clapages, les sédiments sont véhiculés totalement par les multiples courants marins (caractère dispersif du site).

L'augmentation des volumes de dragage n'aura pas d'incidence sur la qualité des sédiments du site du Lavardin.

L'incidence directe des clapages sur la qualité des sédiments de la zone du Lavardin et au-delà est NEGLIGEABLE ; au niveau des sédiments du pertuis, elle est NULLE.

213 : Incidences sur la qualité des gisements conchylicoles

- Incidences liées au dragage

Le bilan décennal du suivi de la qualité des sédiments portuaires indique qu'ils sont porteurs de possible pollution microbiologique.

Les sédiments issus de dragage se redéposent à proximité de la zone draguée ainsi, il n'y a pas de dispersion vers les zones conchylicoles.

L'incidence directe des dragages sur la qualité des gisements conchylicoles est NULLE.

- *Incidences liées au clapage*

L'incidence directe des clapages sur les modifications de qualité des gisements conchylicoles est NULLE.

22 : Incidences sur le patrimoine naturel et archéologique

220 : Incidences sur les espaces naturels

- *Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis.*

Le projet est compatible avec toutes les finalités relatives au bon fonctionnement des écosystèmes marins du parc naturel marin.

- *Sites NATURA 2000*

Le projet (dragages d'entretien avec immersion des sédiments est soumis à une évaluation d'incidences NATURA 2000 au titre des articles R 414-19 et suivants du code de l'environnement.

Le projet concerne essentiellement 2 sites inclus dans le réseau NATURA 2000 à savoir :

- *Zone spéciale de conservation (ZSC) Pertuis Charentais*
- *Zone de protection spéciale (ZPS) Pertuis Charentais-Rochebonne.*

La gestion de ces deux sites est assurée par le parc naturel marin afin d'assurer la cohérence des objectifs et des actions.

En l'absence d'incidence significative, à la fois sur les habitats et espèces communautaires, le projet n'est pas de nature à porter atteinte à la conservation des habitats et des populations animales et végétales dans le périmètre du réseau NATURA 2000.

Le projet est totalement compatible avec les enjeux portés par NATURA 2000 avec respect de la biodiversité et quel que soit l'éloignement par rapport au site portuaire.

23 : Impacts cumulés

230 : Travaux liés au projet « Port Horizon 2025 » autorisé par arrêté préfectoral en 2020

Les incidences cumulées du rejet des 210 000 m³ de matériaux issus des travaux neufs PH 2025 sur le site du Lavardin avec les dragages d'entretien seront NEGLIGEABLES au regard des caractéristiques du site (turbidité, qualité de l'eau, qualité des sédiments, bathymétrie...).

En phase exploitation de PH 2025, les 15 % (35 000 m³) d'augmentation du volume des dragages d'entretien n'auront pas d'incidences significatives sur les caractéristiques physiques et biologiques du site du Lavardin.

Il n'y a pas d'effet cumulé des dragages réalisés dans le Port Atlantique La Rochelle avec les opérations de dragages du port de plaisance et du port de pêche. Il n'y a pas davantage d'effets cumulés significatifs liés avec la concomitance des dragages des deux ports plaisance et pêche pour le site du Lavardin.

S'agissant de la Sèvre maritime, les dragages d'entretien du Port Atlantique La Rochelle n'augmentent pas la turbidité et les dépôts dans l'anse de la baie de l'Aiguillon.

Les risques naturels et technologiques ne sont pas impactés par le projet de dragage/clapage du projet soumis à enquête publique.

24 : Coûts des mesures environnementales

Les coûts résultants des mesures environnementales sont résumés dans le tableau ci-après :

<i>Prestations de suivi</i>	<i>En € HT</i>	<i>En € HT sur 10 ans</i>
<i>Suivi bathymétrique régulier des zones à draguer et dragués (par an)</i>	350 000 €	3 500 000 €
<i>Suivi bathymétrique du Lavardin (2 fois/an + augmentation périmètre)</i>	11 000 €	110 000 €
<i>Suivi de la qualité des eaux portuaires</i>	10 000 €	100 000 €
<i>Suivi de la qualité des sédiments (1 fois/an)</i>	10 000 €	100 000 €
<i>Suivi des sédiments et du benthos au niveau du Lavardin</i>	20 000 €	200 000 €
<i>Suivi halieutique sur le Lavardin (3 années de suivi)</i>	13 000 €	39 000 HT
<i>Caractérisation des peuplements halieutiques dans le port</i>	13 000 €	13 000 €
<i>Sensibilisation des opérations à l'observation des mammifères marins et aux tortues de mer</i>	2 000 €	6 000 €
<i>Campagne ponctuelle de mesure de turbidité</i>	25 000 €	25 000 €
<i>Optimisation de la nouvelle drague (énergie)</i>	6 500 000 €	6 500 000 €
<i>Recours à des systèmes de peinture antifouling ayant un impact minimum sur l'environnement</i>	+ 30% par rapport aux peintures classiques (non chiffré dans le total général)	
<i>Utilisation d'huiles biodégradables pour les moteurs et les installations hydrauliques</i>	+ 30 % par rapport aux huiles classiques (non chiffré dans le total général)	
	TOTAL	10 593 000 €

25 : Conclusion

Je constate que le projet de dragage/clapage proposé par le Port Atlantique La Rochelle n'a que des effets NEGLIGEABLES ou NULS sur l'environnement dans tous ses composants.

CHAPITRE TROIS: AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DU PARC NATUREL MARIN ESTUAIRE DE LA GIRONDE, MER DES PERTUIS ET CDA LA ROCHELLE

30 : Avis de l'autorité environnementale « nationale »

L'autorité environnementale écrit :

« L'étude d'impact est claire et didactique et propose une démarche allant retours d'expériences sur les pratiques et études techniques pour évaluer les incidences et proportionner les mesures associées. L'état initial et l'analyse des incidences du projet sont réalisés à l'échelle de 3 aires d'études distinctes dont les périmètres sont adaptés et prennent en compte tous les enjeux ».

L'étude d'impact proposée par le maître d'ouvrage est de qualité.

Toutefois, pour parfaire le document, l'autorité environnementale formule 8 recommandations.

Toutes ces recommandations ont été prises en compte dans le projet et au-delà pour les points suivants :

Zone portuaire :

- 1. Qualité des sédiments*
- 2. Qualité des eaux portuaires*
- 3. Suivis bathymétriques*

Zone de clapage Lavardin

- 4. Qualité des sédiments et peuplement biotiques*
- 5. Qualité de l'eau au cours de clapage*

6. Suivis bathymétriques

7. Suivis halieutiques

Les réponses du maître d'ouvrage ont fait l'objet d'un document spécifique inclus dans le dossier d'enquête publique.

31 : Avis conforme du conseil de gestion du parc naturel marin estuaire de la Gironde et mer des Pertuis pour le compte de l'office français de la biodiversité

Le conseil de gestion émet un AVIS FAVORABLE au projet de dragage/clapage d'entretien présenté par le Port Atlantique La Rochelle pour les 10 prochaines années 2024/2033 inclus.

Le conseil de gestion émet :

- Deux réserves

et

- Deux prescriptions

Ces réserves et prescriptions rejoignent des recommandations formulées aussi par l'autorité environnementale. Ces prescriptions sont prises en compte dans le document spécifique « Réponse au parc naturel marin », document inclus dans le dossier d'enquête publique.

32 : Avis formulé par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle

Lors de sa séance du 1^{er} juin 2023, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a émis à l'unanimité un AVIS FAVORABLE au projet de dragage/clapage des sédiments portuaires correspondant à des travaux d'entretien pour la décennie 2024/2033.

33 : Avis formulés : conclusion

Je note qu'aucun des deux organismes compétents en matière environnementale (autorité environnementale et parc naturel marin) sans exclure l'avis favorable émis par la CDA de La Rochelle, n'a émis la moindre réserve ou observations sur les non-incidences du projet au regard de l'environnement sous toutes ses composantes.

Toutes les recommandations, prescriptions formulées ont pour objet de conforter des points déjà examinés dans le cadre des études. Il en est de même pour la compatibilité du projet au regard des documents de programmation existants.

Les incidences du projet sur les composantes environnementales apparaissent toutes soit NEGLIGEABLES soit NULLES.

CHAPITRE 4 : PORT ATLANTIQUE LA ROCHELLE - SES ENJEUX

40 : Eléments d'information

Au-delà des enjeux environnementaux, le Port Atlantique La Rochelle offre des enjeux socio-économiques avec un ancrage important sur le territoire de l'agglomération rochelaise et au-delà.

Port Atlantique La Rochelle est le 6^{ème} grand port maritime français avec 9,6 millions de tonnes de marchandises traitées en 2022.

Les filières principales sont les produits céréaliers, pétroliers, forestiers, les produits en vrac solides et liquides, les containers, la réparation navale, les croisières.

Port Atlantique La Rochelle est le 1^{er} port français pour l'importation de produits forestiers (y compris pâte à papier) et le 2^{ème} port français pour l'exportation des céréales.

Port Atlantique La Rochelle génère 1 715 emplois directs sur le territoire de l'agglomération rochelaise (INSEE 2015), répartis sur 133 entreprises et plus globalement, plus de 16 400 emplois directs, indirects et induits.

Port Atlantique La Rochelle contribue ainsi à 4,4 % de la richesse dégagée de la Communauté d'Agglomération.

Le grand port maritime de La Rochelle bénéficie d'un accès rapide et protégé (Iles de Ré et d'Oléron).

C'est un port en eau profonde de la façade atlantique ; il est en mesure d'accueillir des navires à fort tirant d'eau (14,5 m à 16 m) 24 heures sur 24 et 365 jours par an.

Très récemment, des infrastructures ont été modernisées en partenariat avec la Communauté d'Agglomération, le département de Charente-Maritime, la région Nouvelle-Aquitaine et l'Etat.

Les grandes orientations stratégiques 2020/2024 sont :

- Optimiser la logistique*
- S'engager vers la neutralité carbone*
- Développer l'innovation*
- Optimiser la gestion de l'espace foncier afin de favoriser l'implantation de nouvelles activités et l'accompagnement de nouvelles filières telles que les énergies renouvelables.*

Le Port Atlantique contribue activement au projet « La Rochelle, territoire zéro carbone en 2040 ».

Par ailleurs, la certification « qualité » du port appelée « système de management intégré » permet d'avoir un système de management :

- De la qualité (ISO 9001)*
- De la sécurité (ISO 45001)*
- De l'environnement (ISO 14001)*

ISO 9001 : norme qui établit les exigences relatives à un système de management de la qualité (faire en efficience – satisfaction du client)

ISO 45001 : norme élaborée pour mettre en place des organisations soucieuses d'améliorer la sécurité des personnes avec des conditions de travail meilleures.

ISO 14001 : norme de référence pour prendre en compte tous les enjeux environnementaux présents sur le site dans le but d'améliorer la performance environnementale globale et contribuer aux objectifs de développement durable de l'ONU.

ISM : International Safety Management

L'objectif du code ISM est de fournir une norme pour la gestion et l'exploitation sécurisées des navires ainsi que pour la prévention des pollutions.

Dans ce cadre, les pays ont pris des mesures pour garantir que le personnel des navires s'acquitte correctement de ses responsabilités en matière de sécurité maritime mais aussi en matière de protection des milieux marins.

Aux trois certifications détenues par le Port Atlantique La Rochelle s'ajoute le code ISM ; l'ensemble aboutit à la mise en place des procédures pour garantir la sécurité des intervenants, des usagers du port, et pour traiter les situations d'urgence (pollution, échouages, dragages/clapages).

Un programme d'exercices de situations d'urgence sur la drague est réalisé annuellement avec prise en compte des procédures « qualités ».

Le Port Atlantique La Rochelle possède un plan d'actions au travers de fiches réflexes : isolements des réseaux, collecte des eaux polluées, moyens de lutte sur mer, tout cela rejoignant le plan « sécurité et environnement ».

Chaque année, nombre d'audits « qualité/sécurité/environnement – QSE » sont réalisés par des auditeurs spécialisés QSE ou ISM ou par l'Etat (affaires maritimes).

Enfin, plus spécifiquement, les suivis des opérations concernent la surveillance du bon déroulement des travaux d'entretien avec traçabilités des dragages/clapages exécutés :

- *Registre journalier de la drague précise : les conditions météorologiques, marées, temps passé, les volumes de sédiments in situ, le volume du mélange eau/sédiments et leur densité, les coordonnées des points de clapage enfin les déchets récupérés.*
- *La drague est géolocalisée, les points de clapages sont enregistrés automatiquement.*
- *Les volumes dragués sont suivis mensuellement et annuellement par secteur.*
- *Un journal de bord indique les éventuels incidents et les mesures mises en œuvre.*

Remarque : les procédures « qualités » font l'objet d'une mise à jour continue selon les événements rencontrés.

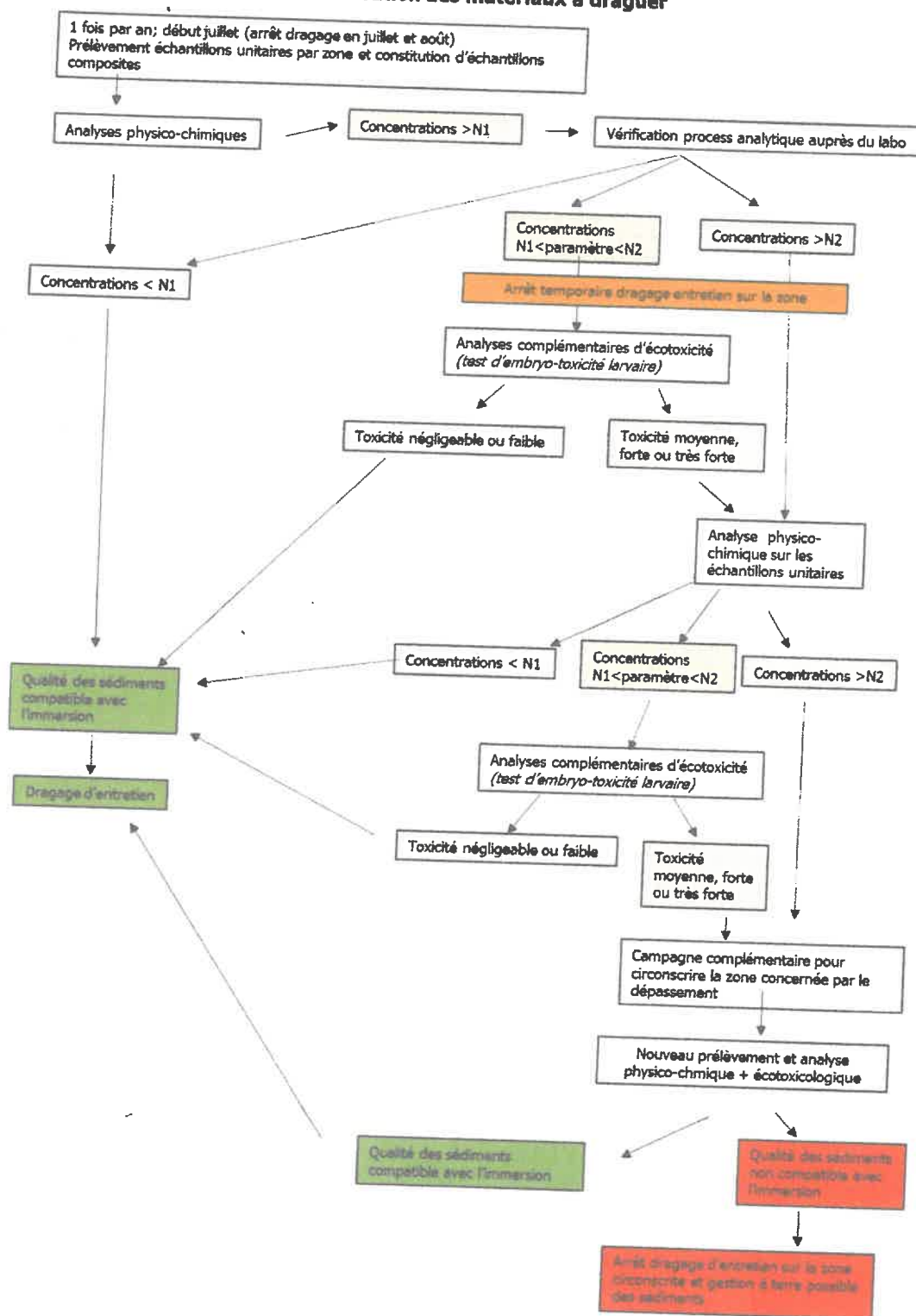
Le respect des prescriptions, notamment environnementales, qui seraient incluses dans l'arrêté préfectoral autorisant les travaux d'entretien du port par dragage/clapage est suivi par le service qui pilote les 3 certifications qualité citées précédemment. Ce point est important car il demande de l'organisation et de la rigueur pour tendre vers l'excellence.

Tous ces éléments d'information et de suivi permettent une traçabilité totale des opérations de dragages/clapages. Toutes les données sont à la disposition des services de l'Etat (affaires maritimes).

41 : Caractérisation des matériaux à draguer

Ce document (ci-après) est un logigramme du déroulement des opérations de dragages d'entretien transmis par le maître d'ouvrage suite au procès-verbal d'enquête.

Caractérisation des matériaux à draguer



Le document fourni permet de constater que toutes les précautions sont prises pour éviter des avaries en cours de travaux et que de nombreuses analyses garantissent la protection de l'environnement ; les résultats des analyses constituent une banque de données très utile pour le futur (modélisation).

Le travail effectué est sérieux et conforme aux certifications détenues.

42 : Rappels concernant la qualité des sédiments (niveaux N1 et N2)

Les seuils des sédiments N1 et N2 sont des points de repère destinés à apprécier la qualité des sédiments au regard des produits chimiques.

L'interprétation est la suivante :

- *Niveau N1*

Les impacts potentiels de l'immersion sont jugés NULS ou NEGLIGEABLES comparable au « bruit de fond » environnemental existant.

- *Niveau N2*

Incidences notables qui laissent penser à un impact négatif de l'opération. Il y a nécessité de faire des investigations complémentaires. Aujourd'hui, l'autorisation en cours de validité n'autorise pas le clapage des sédiments.

- *Résultats entre N1 et N2*

Nécessité de faire des investigations complémentaires pour statuer : tests d'écotoxicité sur le développement embryonnaire des huîtres par exemple.

L'arrêté du 9 août 2006 cible, au titre des polluants à rechercher, 32 produits indésirables (métaux lourds, hydrocarbures, polluants organiques persistants).

43 : La drague

Actuellement, les dragages d'entretien sont exécutés par une drague : « drague aunis » du type « aspiratrice en marche » ; son réservoir a une capacité de 1 100 m³ (sédiments dragués avec 90 % d'eau).

Cette drague a été mise en service en 1990 et doit être remplacée par une machine du même type que la drague actuelle (dragage en marche) plus efficiente et plus vertueuse au regard de l'environnement :

- Diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) grâce à une motorisation hybride
- Diminution des émissions de polluant dans l'atmosphère (NO_x - Sox)
- Réduction du bruit
- Utilisation de peinture antifouling (abaissement de la consommation de carburant, certains composants ont été bannis)
- Utilisation d'huiles biodégradables pour les moteurs et les circuits hydrauliques

CONCLUSION GENERALE

Compte-tenu des éléments contenus dans le présent document et l'analyse bénéfiques/risques, le commissaire enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** au projet soumis à enquête publique pour la décennie à venir 2024/2033 inclus.

A Lagord, le 30 juin 2023

Le commissaire enquêteur,
Patrice BOULAY

