

1 – OBJET DE L'ENQUÊTE

La Société Publique Locale (SPL) d'exploitation portuaire de la Manche exploite le port de Barneville-Carteret. A ce titre, elle a déposé un dossier auprès de services de l'Etat pour le dragage du port de Barneville-Carteret et le rechargement en sable de cinq plages sur la commune de Barneville-Carteret. Ces travaux, de par la nomenclature du code de l'environnement, relèvent du régime de la Déclaration.

Par décision au cas par cas en date du 3 décembre 2021, le préfet de la région Normandie (DREAL) a décidé de soumettre à évaluation environnementale le projet de dragage du port et de rechargement en sable des plages. Une décision modificative a été prise le 28 décembre 2021, soumettant le projet également à évaluation environnementale.

L'enquête publique unique porte donc sur le dragage du port départemental et le chenal de Barneville-Carteret et sur les travaux de rechargement en sable de cinq plages sur la commune de Barneville-Carteret au bénéfice de la Société Publique Locale d'exploitation portuaire de la Manche.

2 – PREPARATION DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation du commissaire-enquêteur

Par ordonnance en date du 21 décembre 2022, le Président du Tribunal Administratif m'a désignée pour assurer les fonctions de commissaire-enquêteur.

2.2 Préparation avec les services de l'Etat

La préparation de l'enquête s'est principalement faite par échange téléphonique avec les services de l'Etat. Les registres cotés ont été paraphés et transmis dans les mairies de Barneville-Carteret et Saint-Jean de la Rivière.

2.3 L'arrêté préfectoral du 10 janvier 2023, portant ouverture d'une enquête publique unique

L'arrêté prévoit une durée d'enquête de 32 jours consécutifs, du mardi 14 février 2023 (9h00) au vendredi 17 mars 2023 (12h00), et définit les lieux et dates des permanences, à savoir :

- le mardi 14 février 2023, de 9h00 à 12h00, à la mairie de Barneville-Carteret ;
- le samedi 25 février, de 9h00 à 12h00, à la mairie de Barneville-Carteret ;
- le mardi 7 mars, de 14h00 à 17h00, à la mairie de Saint-Jean de la Rivière ;
- le vendredi 17 mars, de 9h00 à 12h00, à la mairie de Barneville-Carteret.

2.4 L'information du public

Les modalités d'information du public sont évoquées dans l'arrêté préfectoral du 10 janvier 2023.

2.4.1 Publication dans les journaux :

Un avis a été publié dans les journaux « La Presse de la Manche » du 26 janvier et « La Manche Libre » du 28 janvier 2023.

Un avis a été publié dans les journaux « La Presse de la Manche » du 16 février et « La Manche Libre » du 18 février 2023.

2.4.2 Affichage en mairies

L'avis d'enquête a été affiché dans les mairies de Barneville-Carteret et de Saint-Jean-de-la-Rivière 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

2.4.3 Affichage sur les lieux au voisinage des travaux projetés

Cet affichage a été constaté lors de la visite du site. Ils étaient visibles depuis la voie publique.



Emplacements des panneaux d'affichage

2.4.4 Publication sur le site internet des services de l'État dans la Manche.

L'arrêté et l'avis d'enquête publique ont été mis en ligne sur le site de la préfecture.

2.4.5 Publication sur le site internet du registre dématérialisé

L'arrêté et l'avis d'enquête publique ont été mis en ligne sur le site du registre dématérialisé, comme prévu dans l'arrêté préfectoral, à l'adresse <http://registredemat.fr/dragage-barneville>.

2.5 La rencontre avec le maître d'ouvrage

J'ai rencontré le maître d'ouvrage, la Société Publique Locale d'exploitation des ports de la Manche le lundi 23 janvier, dans les services du Conseil Départemental. La SPL était représentée par monsieur Arnaud LEROUX, chef du service portuaire et aéroportuaire et par madame Ophélie NOQUET, technicienne portuaire et aéroportuaire.

Cette rencontre initiale a été l'occasion de reprendre l'historique du port de Barneville-Carteret (extension), les problématiques d'ensablement et de rechargement pour les plages. Ce fut également l'occasion de poser mes premières questions techniques.

2.6 La visite du site

J'ai effectué la visite des lieux le 11 février 2023, en début d'après-midi, pour découvrir les lieux en période de basse mer.

La configuration des lieux est particulière, du fait que la commune de Barneville-Carteret est issue de la fusion des communes de Barneville et de Carteret. Il y a, depuis le bourg de Barneville-Carteret (anciennement Barneville), deux directions de part et d'autre du Havre. A l'Ouest se situe le secteur de Barneville-Plage et au Nord, le secteur de Carteret où se situe le port et la plage de la Potinière.

Au cours de cette visite des lieux, j'ai pu constater l'ensablement du chenal, notamment un amas de sable à l'entrée de celui-ci, le désensablement des plages de Barneville et de Saint-Jean de la Rivière. Par contre, je n'ai pas remarqué de désensablement extrême au niveau de la plage de la Potinière à Carteret hormis dans la partie Nord de la plage.

<p><u>Remarque du commissaire-enquêteur</u> : La préparation de l'enquête s'est bien déroulée. La publicité et l'affichage sont conformes aux prescriptions réglementaires du code de l'environnement.</p>

3 – COMPOSITION ET LIEUX DE CONSULTATION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

3.1 Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête comprenait :

- l'arrêté préfectoral du 10 janvier 2023, portant ouverture de l'enquête publique (pièce n°1);
- le dossier d'autorisation environnementale (pièce n°2) ;
- le courrier de la MRAe en date du 14 octobre 2022 (pièce n°3) ;
- l'avis de la MRAe (pièce n°4) ;
- le mémoire en réponse de la SPL d'Exploitation Portuaire de la Manche à l'avis de la MRAe (pièce n°5) ;
- le document « mention des textes régissant l'enquête publique (pièce n°6).

3.2 Moyens et lieux de consultation du dossier d'enquête

Un dossier « papier » était consultable à la mairie de Barneville-Carteret, siège de l'enquête ainsi qu'à la mairie de Saint-Jean de la Rivière.

Le dossier était également consultable, sur un poste informatique à la préfecture de la Manche.

Enfin, il était consultable sur le site internet du registre dématérialisé <http://registredemat.fr/dragage-barneville>.

Remarque du commissaire-enquêteur : Si tout semble inclus dans le dossier, son mode organisationnel et rédactionnel le rend peu facile d'abord. Cela ne semble nullement avoir gêné le public, certaines personnes étant particulièrement aguerries sur le sujet.

4 – PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

4.1 Situation du projet

La commune de Barneville-Carteret se situe sur la côte Ouest du Cotentin. Elle possède une population de 2200 habitants à l'année. Commune touristique, en été

sa population peut être multipliée par 7. Elle accueille également de nombreux visiteurs, jusqu'à 25000 par jour.

Elle dispose d'un port dont la vocation principale est la plaisance (700 places) à laquelle s'ajoute une activité de pêche (20 unités), une activité de liaison maritime avec les îles anglo-normandes et un pôle nautique.

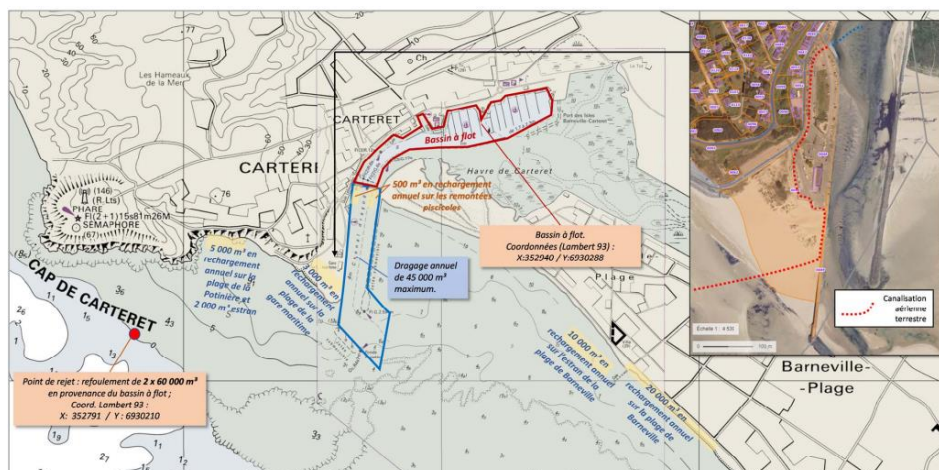
Ce port s'organise à l'intérieur d'un havre. Il comprend un chenal d'environ 800 mètres et un bassin à flot après franchissement d'un seuil artificiel, destiné à maintenir une certaine hauteur d'eau dans le bassin. L'ensemble constitue une superficie de 13 hectares.



4.2 Description sommaire du projet

4.2.1 La demande soumise à enquête publique

Le maintien des activités du port nécessite de rétablir une cote d'exploitation de 4 mètres dans le chenal et dans le bassin à flot. Ceci nécessite des opérations de dragage des sédiments tous les ans dans le chenal (45 000m³ par an) et, deux fois au cours des dix prochaines années dans le bassin à flot (2 fois 60 000m³ sur 10 ans). Les extractions totales représentent donc 570 000m³ sur 10 ans.



Le projet prévoit que, dans le chenal, l'extraction se fasse par pelle mécanique et que les sédiments extraits soient transférés vers 5 plages (les plages de Barneville (haut de la plage), de la Potinière-Gare maritime, de Carteret, de Saint-Jean-de-la-Rivière et la grande plage de Barneville) afin de sécuriser le littoral et de maintenir le trait de côte.

Pour le bassin à flot, le projet prévoit de recourir à une drague aspiratrice, qui via une canalisation de 1,6 km rejeterait en mer les sédiments, qui seront dispersés par les courants de la marée descendante.

Le rechargement sur les plages se fait tous les ans par apport du sable du chenal. Le sable est transporté par dumper puis étalé par des engins mécaniques sur une épaisseur comprise entre 15 et 60 cm selon les besoins.

4.2.2 Le régime juridique

Au titre de la Loi sur l'Eau, le projet est soumis au régime de la simple déclaration (article L214-3 du code de l'environnement, rubrique 4.1.3.0 « dragage en milieu marin, supérieur à 5000 m³ et inférieur à 500 000m³ par an.

Toutefois, par décision du préfet de la région Normandie en date du 3 décembre 2021, puis en date du 28 décembre 2021, le dossier est soumis à évaluation environnementale, compte tenu des enjeux en matière de risques et d'environnement. En application des article R214-1 et suivants du code de l'environnement le dossier est donc soumis au régime de l'autorisation.

4.3 Les procédés de dragage et de rechargement

Les procédés de désensablement sont différents selon qu'il s'agit du chenal ou du bassin à flot.

4.3.1 Le procédé de dragage du chenal

Pour désensabler le chenal, il est prévu de recourir à des pelles mécaniques à marée basse. Les opérations dureront à chaque fois 4 à 5 heures pendant les marées basses diurnes. Le sable sera ensuite transporté vers les plages à l'aide de tombereaux d'une capacité de 18 m³. La SPL estime pouvoir obtenir un rendement maximal de 4000 m³ par marée, ce qui représente le chargement de 222 bennes, ce qui pourrait se faire avec 10 tombereaux. Les travaux pourraient donc durer, en principe, pendant 11 à 12 marées.

Les opérations se dérouleront préférentiellement au cours des mois de mars et avril.

4.3.2 Le procédé de rechargement des plages

Le rechargement des plages se fait avec le sable provenant du chenal. Il est la continuité du dragage de celui-ci.



Figure 10 : Organisation de chantier lors de l'extraction des sédiments

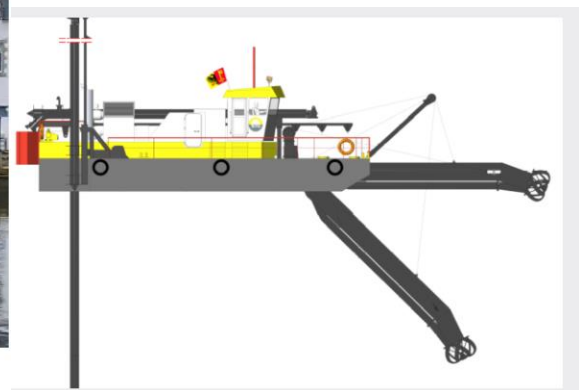
Les tombereaux redéposent le sable sur les plages à recharger. Le trajet se fait uniquement sur l'estran et les hauts de plage sableux et en aucun cas par les dunes. Le sable sera ensuite étalé par des engins mécaniques, comme pour un terrassement.

4.3.3 Le procédé de dragage du bassin à flot

Pour le bassin à flot, il est prévu de recourir à une drague hydraulique : une drague aspiratrice stationnaire (DAS).



Figure 9 : Exemple d'une DAS (Port de Binic, source : IDRA)



Exemple modélisation DAS (source Google Ets Merré)

Celle-ci, placée dans le bassin, qui sera déplacée en fonction des besoins, interviendra lors des marées descendantes (jusant). Le travail d'aspiration commencera en réalité 1 heure avant la pleine mer et continuera pendant 5 heures après la pleine mer, soit à marée descendante.

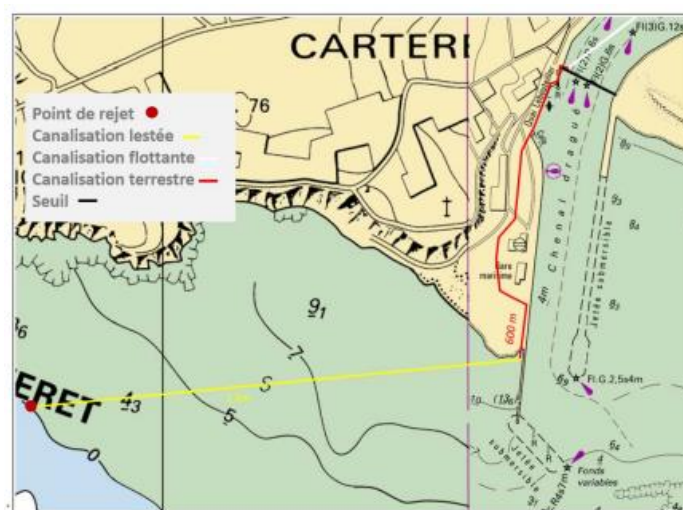
La SPL estime pouvoir obtenir un rendement maximal de 600 m³ par jour de sédiments, soit 1000 m³/heure de mixture eau/sédiment. La durée de ce dragage est estimée à 20 semaines dans de bonnes conditions et à 6 mois au maximum.

Les opérations se dérouleront entre les mois d'octobre et avril.

4.3.4 Le procédé de rejet en mer des sédiments du bassin à flot

Le mélange mixte eau/sédiments sera évacué par une canalisation en direction d'un point de rejet en mer. Dans le bassin à flot, cette canalisation sera flottante. Elle traversera ensuite le terre-plein portuaire puis sera lestée pour reposer sur le fond marin depuis la fin du terre-plein, jusqu'au point de rejet en mer, à environ 500 mètres au Sud-Est du cap de Carteret (cf. figure page 5 présent rapport). La canalisation aura une longueur totale de 1,6 km sera maintenue fixée au substrat de l'estran pour éviter toute divagation ou risque de rupture.

Le tracé retenu contourne la dune de Carteret. Le point de rejet a été choisi en fonction de la turbidité présente, pour une dissipation rapide des sédiments et à la suite d'une étude benthique, qui a conduit à écarter les sites plus au sud.



Remarque du commissaire-enquêteur à propos des procédés : Les techniques employées sont connues et expérimentées. Elles répondent au besoin de désensablement et de rechargement des plages en sable. Le principe du retour en mer des sédiments, c'est-à-dire dans leur milieu d'origine est cohérent. Il reste à en examiner les impacts.

4.4 Montant des travaux

Le coût des travaux est estimé à 110 000 € HT/an pour les opérations de dragage du chenal. Le coût du dragage du bassin à flot est estimé à 700 000 € HT par opération de dragage pour 60 000m³.

Sur une période de 10 ans, le coût de l'entretien du chenal représente donc un montant de 1 100 000 € HT et celui du désensablement du bassin à flot à la somme de 1 400 000 € HT puisque deux dragages seront effectués (le premier dès le début de l'autorisation et le second en fin de la période d'autorisation).

5 - ANALYSE ENVIRONNEMENTALE – RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT

5.1 Milieu physique

Le site du port de Barneville-Carteret est un havre. Au sud de celui-ci commence une très longue côte sableuse, entrecoupée de havres, jusqu'à la pointe du Roc de Granville. Au nord du cap de Carteret se commence une côte constituée de falaises, baies, dunes.

Le havre est l'exutoire vers la mer de trois petits cours d'eau : la Gerfleuve au Nord-Est, le Fleuve au Sud-Est et enfin le ruisseau des Douits plus en aval, au niveau du port des Américains. Il couvre une superficie totale de 90 ha, il est peu profond, il est entièrement intertidal, à l'exception de l'actuel bassin à flot.



5.1.1 Géologie

Le dossier détaille les différentes formations géologiques du site et des environs. La demande portant sur la partie maritime, on peut retenir que les fonds du chenal et du bassin à flot sont des couches superficielles de sédiments nouvellement déposées, c'est-à-dire meubles.

La carte géologique du BRGM montre que le point de rejet se situe dans une « zone marine-couverture de sédiments meubles sur le plateau continental sable grossier et moyen dominant (de 0 à 20% de gravier) ».

Les plages à recharger sont géologiquement de même nature que des dunes.

Enfin, il est à noter au large des plages de Barneville et de Saint-Jean de la Rivière la présence d'un platier rocheux schisteux.

5.1.2 Nature et qualité des sédiments à draguer

La granulométrie des sédiments

La granulométrie des sédiments s'établit par un classement du plus grossier vers le plus fin : sables grossiers, sables fins, limons et argiles.

Dans le chenal, les sédiments sont en très grande majorité constitués de sables grossiers (entre 78 et 95%) et d'un peu de sable fin (entre 5 et 21%). Cette granulométrie correspond véritablement à la granulométrie existante sur les plages à recharger, où l'on retrouve en très grande majorité des sables grossiers (entre 76 et 95%) et un peu de sable fin (entre 5 et 21%).

Dans le bassin à flot, les sédiments sont d'une granulométrie générale plus fine. En effet, selon les endroits, de prélèvement, les sables grossiers représentent 5 à 71% de l'ensemble des sédiments, les sables fins de 16 à 39%, les limons de 9 à 60% et les argiles de 0 à 9%. On est donc bien sur des sédiments plus fins.

La qualité chimique des sédiments

Pour examiner la qualité chimique des sédiments, des prélèvements ont été effectués dans le chenal et dans le bassin à flot.

Dans le chenal, les analyses montrent la bonne qualité chimique des sédiments. Tous les paramètres sont inférieurs à la norme N1.

Dans le bassin à flot, les analyses effectuées en 2020 montrent que tous les paramètres sont en dessous de la norme N1, à l'exception de l'acénaphthène (hydrocarbure provenant des moteurs), dont la densité est supérieure au seuil N1 et inférieure au seuil N2. De nouvelles analyses ont été effectuées en 2021, qui montre qu'il n'y a plus de dépassement pour les hydrocarbures (HAP)

Enfin, un test d'écotoxicité a été réalisé sur les sédiments du bassin à flot. L'essai consiste en l'exposition d'œufs fécondés d'huîtres creuses au sédiment pendant la phase finale du développement embryonnaire, qui correspond au début de la phase larvaire. La toxicité du sédiment se mesure au pourcentage d'anomalies constatées. Les tests effectués montrent que le niveau de toxicité des sédiments est négligeable.

Le volume sédiments à extraire

Que ce soit dans le chenal ou dans le bassin à flot, les opérations de dragage consistent à atteindre le niveau 4m CM (Cote Marine).

Concernant le chenal, par expérience, puisque ce dragage se fait traditionnellement tous les ans, la SPL estime le volume à 45 000 m³ maximum chaque année.

Concernant le bassin à flot, le dossier présente la bathymétrie du bassin et estime que le volume maximum à extraire sera de 60 000m³. Cette opération est prévue deux fois au cours des 10 prochaines années : une fois en début d'autorisation et une fois en fin d'autorisation, soit 9 ans après.

Commentaire du commissaire-enquêteur : On peut donc retenir que les sédiments du chenal et du bassin à flot ont une granulométrie en cohérence avec leur point d'évacuation et qu'ils sont de qualité adaptée à leur destination. L'expérience montre que les plages sont en mesure de recevoir le volume de sable à évacuer du chenal. Pour ce qui est du bassin à flot, les sédiments rejetés en mer seront dispersés par les courants marins.

5.2 L'état initial de l'environnement

5.2.1. L'environnement humain

La commune de Barneville-Carteret est issue de la fusion des communes de Barneville et de Carteret. Le port se situe à Carteret.

La commune compte un peu plus de 2200 habitants à l'année. Par contre l'été la population est beaucoup plus importante du fait de la vocation touristique de la commune. Dans un article du journal Ouest-France du 21 août 2022, il est reporté les données du maire de la commune qui précise, qu'au cours de ce même mois d'août, on comptait 15 000 personnes logeant dans la commune auxquelles s'ajoutaient 25 000 visiteurs par jour.

Sur le plan économique, le port et le chenal sont longés par de très nombreux commerces, répondant principalement à l'activité touristiques : bars, restaurants, vêtements, souvenirs. On retrouve, en plus de l'activité pêche du port, l'activité liée à la liaison maritime vers les îles anglo-normandes. Il est à noter qu'il n'y a pas d'activité conchylicole sur le territoire de la commune. Les premiers sites sont à 3 km du lieu du projet.

5.2.2. Le paysage, les perceptions visuelles et le patrimoine

Le port se situe dans un estuaire. La partie Ouest est constituée d'un chenal et le bassin à flot se situe au fond de l'estuaire. Le site appartient aux paysages « Côte sableuse à havres » qui correspondent à un littoral sablonneux, modelé par une succession de havres délimités par des cordons littoraux qui composent un paysage très original. Il est à noter, qu'au Nord, avec le cap Carteret commence un autre type de paysage « les paysages d'entre terre et mer » (Côte à falaises et plages dessinées en croissant).

Le port se situe au Sud du cap de Carteret, dont les falaises sont un site classé. Au Nord de ce site classé, on trouve celui des dunes de Baubigny, Hatainville et Les Moitiers d'Allonne. Au centre de l'ancienne commune de Carteret se situe les sites classés de la vieille église de Carteret (bâti et abords) et de la Roche Biard (rocher pittoresque de quartzite blanc à 77 m d'altitude, au sommet du Cap Carteret).

5.2.3. Les mesures de protection environnementales

La commune de Barneville-Carteret est concernée par plusieurs mesures de protection environnementales.

Site NATURA 2000

La commune de Barneville-Carteret a une partie de son territoire inclus dans un site Natura 2000, directive « Habitats », site d'importance communautaire (SIC) « Littoral Ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel » : il s'agit, entre Saint-Germain-sur-Ay et le cap du Rozel, d'un ensemble cohérent de quatre entités naturelles remarquables exclusivement littorales dont le massif de Baubigny, s'intégrant entre les promontoires rocheux schisto-gréseux d'âge cambrien de Carteret et du Rozel, dont la limite Sud est le phare du Cap de Carteret.

Le projet, proprement dit, n'est pas dans le périmètre du site Natura 2000.

Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

La commune est concernée par 5 ZNIEFF de type 1 et 1 ZNIEFF de type 2 :

- La ZNIEFF continentale de type 1 du Havre de Carteret, qui couvre le bassin à flot du port et le fond du havre. C'est une zone qui offre des biotopes favorables à de nombreuses espèces animales et végétales remarquables. En dehors du bassin à flot on trouve une grande richesse en espèces halophiles (salicornes, statice oreille-d'ours, ...) et des algues parfois rares. Le site accueille toute une richesse ornithologique (Tournepierre à collier, courlis cendré ; en période de migration Traquet motteux, la mouette mélanocéphale et en période de nidification le Gravelot à collier interrompu, le petit gravelot).

- La ZNIEFF continentale de type 1 des dunes de Barneville, qui se situe en limite immédiate du chenal et du bassin à flot. Ce massif dunaire, soumis à l'érosion des courants marins et des vents abrite de nombreuses espèces botaniques, dont plusieurs rares, protégées au niveau régional (Frankénie lisse, Aceras homme-pendu,...) et national (Œillet de France, Elyme des sables). Sur le plan faunistique, cette flèche dunaire accueille en période de nidification, le Traquet motteux, le Tadorne de Belon, le Gravelot à collier interrompu,...). La plage est aussi le lieu de repos pour de nombreux limicoles.

- La ZNIEFF continentale de type 1 du Cap de Carteret qui présente une végétation riche, abritant des espèces rares, dont certaines bénéficient d'une protection au niveau régional ou national. En matière de faune, le cap est l'un d'un rares sites de nidification du grand Corbeau.

- La ZNIEFF continentale de type 1 des Landes de Romont, située principalement sur la commune des Moitiers d'Allonne et dont une petite partie se situe sur le territoire de la commune de Barneville-Carteret. Cette zone de landes sèches à ajoncs est très éloignée du site portuaire.

- La ZNIEFF continentale de type 1 des dunes de Beaubigny, qui se situe au Nord du cap de Carteret et couvre une petite partie du territoire de la commune de Barneville-Carteret. Cette zone est constituée de grands ensembles de dunes perchées et décline toutes les formes et situations pouvant exister en milieu dunaire. Ce site est d'un intérêt floristique exceptionnel et faunistique intéressant. Cette zone ne se situe pas à proximité immédiate du port.

- La ZNIEFF de type 2 du havre de Barneville-Carteret, qui couvre la totalité du port (bassin à flot et chenal) et la plage de la gare maritime. Elle couvre les ZNIEFF de type 1 du Havre de Carteret et des dunes de Barneville. Les mesures de protection mises en place permettent l'acquisition de terrain par le Conservatoire du Littoral

(Périmètre d'acquisition approuvé par le Conservatoire de l'Espace Littoral) et constitue une zone protégée au titre de la Loi Littoral.

Les zones humides

La commune compte plusieurs zones humides. Toutefois, les travaux intervenant en milieu maritime, il n'y a pas d'atteinte aux zones humides. Il est à noter que le rejet des sédiments du bassin à flot se faisant en mer, il évite ainsi toute atteinte à la zone humide, comme cela s'est fait par le passé (terrain d'épandage).

Les sites « inventaires géologiques

Sur le territoire communal sont identifiés trois sites « inventaires géologiques » : Les dunes holocènes d'Hattainville, les sables et galets marins pléistocènes à Barneville-Carteret, Schistes et grès cambriens du Cap de Carteret.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Basse-Normandie

La commune est couverte par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Basse-Normandie, qui définit des orientations pour la préservation et la restauration des continuités écologiques et constitue un document de planification, des projets et des démarches de trame verte et bleue (TVB) locale des collectivités territoriales.

Le port de Barneville-Carteret est l'un des éléments constitutifs de la trame bleue.

5.3 Effets du projet sur les fonds marins

5.3.1 Effets du projet sur les fonds du chenal et du bassin à flot

Les sédiments sont des dépôts récents. Il n'y a donc pas d'effet géologique. La cote de 4m CM apparaît cohérente au vu des besoins pour maintenir et sécuriser l'activité du port.

5.3.2 Effets du projet sur les fonds marins au niveau du point de rejet

La morphologie au niveau du point de rejet sera modifiée du fait de l'accumulation des sédiments. Toutefois, ceux-ci sont dispersés par les courants marins et ne resteront donc pas accumulés sur place.

La nature du sol au niveau du point de rejet est de même qualité sédimentaire. Il n'y a pas de platier rocheux. Enfin, la qualité des sédiments ne vient pas porter atteinte aux fonds marins.

5.3.3 Dispersion des sédiments rejetés en mer

L'étude de modélisation réalisée montre que, pour une période de 6 mois, les panaches turbides se répartissent sur une largeur de 1 à 2 km le long de la bande côtière, principalement vers les Sud-Est par rapport au point de rejet.

Les concentrations sédimentaires supérieures à 150mg/l sont localisées autour du point de rejet et sur l'estran de la plage située à l'Est du port. Les concentrations supérieures à 50 mg/l sont localisées sur l'estran du port de Barneville-Carteret jusqu'à celui de Portbail.

Les sédiments sont déposés sur une épaisseur maximale, voire surestimée selon le dossier, de 50 cm sur la plage Ouest, jusqu'à 10 cm dans le chenal et 5 cm sur la plage Est. Mais ils seront remobilisés par les courants marins et les secteurs concernés par le dépôt ne garderont pas ce même niveau d'accrétion.

Commentaire du commissaire-enquêteur : Le dragage du chenal et du bassin à flot est de nature à retrouver le niveau initial de ceux-ci. Les sédiments rejetés sont en deçà des normes de niveau normes définies au titre de la Loi sur l'Eau et il n'y aura pas d'impact chimique direct. Tout repose sur la qualité de l'étude de modélisation, à laquelle il faut faire confiance tout en s'appuyant sur les mesures ERC mises en place et les mesures de suivi.

5.4 Effets du projet sur les plages du fait de leur rechargement

Le rechargement se fait par ajout d'un sable ou sédiment identique en matière de granulométrie et composition. Il n'y a pas de mauvaise qualité chimique des sédiments apportés.

Ce qui va changer est principalement la topographie des lieux puisque les plages actuellement désensablées vont retrouver plus d'attrait pour les habitants et les touristes.

Le rechargement se fait en dehors des périodes de nidification et en dehors de la période touristique.

Un suivi topographique des plages est prévu.

5.5 Effets du projet sur la faune et la flore marines

Une étude benthique a été menée autour du port. 21 stations ont été déterminées et ont fait l'objet de capture d'écran par caméra immergée. 15 stations ont été écartées du fait de leur nature rocheuse, de la présence de laminaires, qui abritent généralement une grande biodiversité.

Sur les stations restantes, cinq ont fait l'objet d'une analyse des peuplements benthiques, qui révèle la présence de 38 espèces de taxons communs, sans intérêt patrimonial.

Le secteur retenu pour le point de rejet n'est pas non plus une zone de frayage, de ressource halieutique. Elle peut très occasionnellement être fréquentée par le grand dauphin ou le veau marin, pour lesquels il n'y a pas d'incidence particulière.

Autour du site, sur les sites Natura 2000, sont identifiées quelques espèces protégées de mammifères marins. Il s'agit du grand dauphin, du marsouin commun, du phoque gris, qui en période de reflux des sédiments du bassin à flot, peuvent être gênés par le panache turbide. Toutefois, la modélisation montre que le panache de matières en suspension devrait se dissiper rapidement. Le veau marin est connu pour venir se reposer sur des bancs de sable. Il n'est pas connu sur les plages de Barneville-Carteret et, espèce méfiante, il s'éloignerait du site pendant les travaux.

Enfin, sur la plage, il y a des bivalves fouisseurs pour lesquels, il n'y a pas d'atteinte particulière.

Commentaire du commissaire-enquêteur : D'une manière générale, là encore, tout repose sur la qualité de l'étude de modélisation. Il ne m'est pas techniquement possible de la contester. Ce qui est donc important ici sont les mesures de suivi, complétées par la SPL à la suite de l'avis de la MRAe. Il convient d'ajouter que la MRAe, dans son avis, pose la question d'une gêne potentielle pour les mammifères marins. Dans son mémoire en réponse, la SPL des ports de la Manche soutient qu'en cas de gêne liée à la turbidité, ils s'éloigneront du lieu.

5.6 Effets du projet sur la faune et flore terrestres

Sur le site concerné par les travaux, il n'y a pas de mesures de protection spécifique. Par contre, le havre est identifié au titre de la trame verte et bleue et il constitue un réservoir de biodiversité.

Le projet concerne le dragage des fonds du port et ne portera pas atteinte aux habitats et aux espèces du havre.

5.6.1 Effets du projet sur la faune terrestre

Sur les sites Natura 2000 proches est identifiée la présence de l'Huîtrier-Pie, du Grand gravelot, du Gravelot à collier interrompu, qui sont des espèces inféodées au littoral. On peut donc craindre leur présence, surtout celle du petit gravelot à collier interrompu en période de nidification.

D'autres espèces avifaunes protégées sont identifiées sur les sites Natura 2000 proches, il s'agit du pingouin torda, qui n'est pas inféodé sur le littoral sableux mais vit sur les rochers, de la tourterelle des bois et de la fauvette Pitchou, qui migrent en période hivernale et le grand corbeau, qui n'est pas inféodé au littoral.

Enfin, sur les sites Natura 2000 proches, sont identifiées d'autres espèces protégées (tritons, papillon), qui ne sont pas présent sur le site.

5.6.2 Effets du projet sur la flore terrestre

Les seuls endroits concernés par la flore sont le havre et les dunes. Il n'y a aucune intervention au niveau du havre en dehors de la partie portuaire. Les dunes sont évolutives et mobiles. La présence d'oyats vient les stabiliser. Le projet évite les dunes (aucun passage, aucun rechargement, le tracé de la canalisation évite également les dunes).

Au niveau des sites Natura 2000, des espèces rares et protégées sont identifiées. Elles ne sont pas présente au niveau du port et des plages.

Commentaire du commissaire-enquêteur : En matière de préservation de la faune, il est important que les travaux ne se déroulent pas pendant la période de nidification. Il n'y a pas d'intervention au niveau des dunes et du havre, ce qui exclut l'impact sur la flore terrestre.

5.7 Effets du projet sur le milieu naturel terrestre et le patrimoine écologique

Le seul impact direct sur le milieu naturel est sur les plages, qui seront rechargées en sable. L'impact est présenté comme étant positif du fait de l'apport de sable. Il n'y a pas de rechargement au niveau de la plage située devant le cordon dunaire. Il n'y a pas non plus de rechargement en haut de la plage.

La canalisation évite la dune et les opérations de pose et dépose sur l'estran sont limitées dans le temps (20 jours en 10 ans = 2x10 jours).

Port, plages à recharger et point de rejet en mer ne sont pas dans des zones faisant l'objet de mesures de protection.

Enfin, le projet prévoit des mesures d'évitement en amont (rationalisation du trafic des engins et optimisation du nombre d'engins en fonction de la capacité de leur benne et du parcours retenu), (utilisation d'huiles biodégradables pour l'ensemble des engins de chantier mobilisés pour les travaux).

Commentaire du commissaire-enquêteur : Les mesures d'évitement et de réduction participent à la protection du milieu.

5.8 Effets du projet sur le milieu humain

Le premier enjeu pour les humains est la sécurisation du chantier, surtout pour ce qui concerne les opérations de dragage et de renforcement des plages en sable. Le respect de la réglementation HSE (Hygiène, Sécurité, Environnement) sera appliqué par tous les acteurs afin de pallier tout accidents humains et écologiques. Ces attentes fortes font partie intégrante des exigences des cahiers des charges aux entreprises de travaux.

La pollution sonore est également un des effets possibles pour le milieu humain. Il s'agit du bruit des moteurs et surtout des signaux de recul des engins. Ils restent limités dans le temps (8 à 10 jours, c'est-à-dire une dizaine de marées basse en période diurne). Il n'y aura pas de travaux en période nocturne. La drague aspirante génèrera le bruit d'un moteur.

Le milieu humain peut aussi être concerné par un impact olfactif. Toutefois, concernant le chenal, il faut constater que le sable enlevé est un sable récent, qui s'est accumulé au cours de l'année. Depuis quelques années, force est de constater que les odeurs d'algues putréfiées, typiques du port de Carteret ont fortement diminué. Enfin, concernant le bassin à flot, où les sédiments sont plus anciens, le recours à la drague aspirante évite la remontée des odeurs de vase.

Il n'y a pas d'impact lumineux puisque les travaux ont lieu en période diurne pour le chenal et les plages. Pour le dragage du bassin à flot, la drague sera éclairée mais l'impact se confondra avec celui du port, ce qui en limite la portée.

Remarque du commissaire-enquêteur : Les déplacements sur l'estran doivent être sécurisés. Le lieu de stationnement des engins à marée haute doit l'être également. Le projet prévoit deux mesures de réduction : Réglementation HSIE appliquée par les entreprises pendant les travaux, choix du parcours des engins de transport pour le transit des matériaux uniquement sur l'estran (limitation risque circulation) et choix

des engins les moins émetteurs possibles pour les travaux de dragage d'entretien (hydraulique et mécanique en assec).

5.9 Effets du projet sur les activités économiques et de loisirs maritimes

Les premiers effets du projet sur les activités économiques et de loisirs sont positifs.

En effet, le dragage du chenal va venir sécuriser la navigation à l'intérieur de celui-ci, ce qui est un point particulièrement important. Il profite aux pêcheurs, aux plaisanciers et aux passagers de la liaison maritime vers les îles anglo-normandes. De plus, les opérations de dragage se font à marée basse, c'est-à-dire à un moment où il n'y a pas de navigation dans le port.

Les opérations de dragage du bassin à flot, deux fois 6 mois en 10 ans, ne devraient pas gêner directement les activités pêche et liaison maritime. Elles nécessiteront le déplacement de la drague et peut-être, par conséquent, de quelques bateaux au sein du bassin. Le point de rejet ne se situe pas dans une zone de pêche.

Des pêcheurs professionnels interviennent parfois sur l'estran des plages de Barneville pour la pêche de bivalves. La sécurisation du chantier pourrait les gêner dans leur activité, pendant la durée d'intervention, soit 10 jours maximum.

Les secteurs de conchyliculture les plus proches se situent à 3 km et 3,5 km. Il ne peut être exclu que des sédiments, rejetés en mer, atteignent le secteur de conchyliculture situé au Sud, en limite du platier rocheux. Toutefois, ces dépôts seraient très faibles et rapidement repris par les courants. Enfin, ils ne sont pas toxiques.

Remarque du commissaire-enquêteur : Le choix de la période du dragage du chenal annule les effets potentiels sur l'activité liaison maritime. L'étude de modélisation se veut rassurante pour la conchyliculture. Deux points restent nébuleux à la lecture du dossier.

En premier lieu, il s'agit du franchissement de la canalisation. Le plan, dans le dossier, montre sa traversée terrestre mais ne définit pas très clairement les modalités de son franchissement, sa sécurisation.

Dans son mémoire en réponse, la SPL des ports de la Manche joint un tracé plus précis de la canalisation dans sa partie terrestre, mentionnant les endroits où la conduite sera enterrée, permettant ainsi l'accès au quai, permettant le stationnement.



En second lieu, le dossier ne précise pas le lieu de stationnement des engins de chantier à marée haute, période de débarque pour la pêche. Il conviendra de veiller à ce que ce stationnement, s'il doit avoir lieu à proximité, ne vienne pas gêner les opérations de débarque.

5.10 Effets du projet sur les autres activités économiques

La principale activité économique, en dehors des activités maritimes, est le tourisme. Cette activité se décline en une activité de bars, restaurants et hôtels.

Sur le port de Carteret mais aussi au niveau des plages de la Potinière et de Barneville, on compte plusieurs cafés, restaurants et parfois hôtels.

Le dossier d'enquête souligne que les opérations de dragage et de rechargement des plages en sable participent au maintien de l'activité touristique. Il mentionne également que le chantier amènera une participation à l'économie locale.

Remarque du commissaire-enquêteur : Le chantier de rechargement des plages sera générateur de bruit lié à l'activité. Ce point semble avoir été écarté au motif que les habitations sont éloignées de plus de 100 mètres, ce qui n'est pas effectivement le cas pour le chenal (hôtel par exemple) ou les plages de la Potinière (restaurant) et de Barneville (hôtel-restaurant). De ce fait, il est important que ces opérations aient lieu en dehors de la période touristique.

5.11 Effets du projet sur le paysage et le patrimoine culturel

L'impact sur le paysage portera principalement sur les plages, qui seront rechargées en sable. Le projet est sans effet sur le patrimoine culturel.

5.12 Effets cumulés avec les autres projets

Le dragage du port de Portbail constitue une opération qui pourrait venir cumuler des effets par le rejet de sables ou sédiments. Pour éviter cet effet cumulé, la SPL des ports de la Manche, gestionnaire du port de Portbail s'engage à ne pas mener les opérations de dragage des deux ports en même temps.

Le dossier mentionne que les effets cumulés entre dragage et rechargement des plages est positif.

5.13 Compatibilité du projet avec les documents de planification

5.13.1 Compatibilité avec le SDAGE

Le SDAGE actuellement en vigueur est le SDAGE 2022-2027, adopté le 23 mars 2022. Le dossier tend à démontrer la compatibilité du projet avec le SDAGE, notamment avec cinq orientations portant sur les milieux humides, la propagation d'espèces exotiques envahissantes, la mise en œuvre de séquences ERC (Eviter, Réduire, Compenser), limiter les apports en mer de contaminants issus des dragages et d'immersion des sédiments, limiter les pertes et les perturbations d'habitats.

<p>Commentaire du commissaire-enquêteur : Il convient de remarquer que les mesures ERC sont mises en œuvre et explicitées dans le dossier. Les analyses montrent une bonne qualité chimique des sédiments, dont la granulométrie s'adapte au milieu de rejet.</p>
--

5.13.2 Compatibilité avec le SAGE

Le SAGE Côtiers Ouest du Cotentin est en cours d'approbation. Le projet a été arrêté par la Commission Locale de l'Eau le 3 février 2022 puis soumis à enquête publique au cours des mois de février et mars 2023.

Le dossier tend à démontrer la compatibilité avec le projet arrêté, notamment en ce qui concerne la qualité des eaux superficielles, souterraines et littorales, l'amélioration de la fonctionnalité des milieux aquatiques naturels et la réduction des risques liés aux submersions marines et aux inondations.

Pour cela, il est rappelé le suivi de la qualité des eaux et des sédiments au cours de opérations de dragage, l'absence de remise en cause de la continuité écologique, le rétablissement du transit sédimentaire et la participation par le rechargement des plages en sable à la lutte contre l'érosion du littoral.

Commentaire du commissaire-enquêteur : Le projet ne montre pas d'incompatibilité avec le projet de SAGE arrêté. Le SAGE vient d'être soumis à enquête publique et les réserves apportées par la commission d'enquête, dans son avis, ne sont pas de nature à créer une quelconque incompatibilité.

5.13.3 Compatibilité avec le SCoT

Le dossier précise que le SCoT du Cotentin a été révisé en 2020, rappelle les objectifs qui ont motivé sa révision et démontre la compatibilité du projet avec les prescriptions du projet de SCoT en rappelant que le rechargement des plages en sable participe à la lutte contre l'érosion du littoral et que le bon fonctionnement du port permet de maintenir des activités professionnelles, de plaisance et de tourisme, ce qui participe au renforcement de l'attractivité du territoire.

Commentaire du commissaire enquêteur : Le SCoT du Cotentin a été approuvé le 15 décembre 2022. Son PADD retient trois grands objectifs :

- L'authenticité au service de la transition écologique et économique, qui se décline notamment par « Valoriser les façades littorales en lien avec le rétro-littoral en renforçant la culture d'adaptation aux risques face aux changements climatiques » ;
- La solidarité comme principe d'organisation et de fonctionnement qui se décline en outre par « Le tourisme comme moyen d'amplifier la solidarité et l'authenticité d'un patrimoine culturel, naturel et bâti vivant » ;
- Une économie innovante tirée par la transition et par l'ouverture du territoire qui se décline notamment par « Amplifier l'ouverture sur la mer et renforcer le rôle économique des ports » et « Penser le tourisme comme moyen d'amplifier la dynamique économique liée à la croissance verte et bleue ».

On peut donc retenir que le projet est compatible avec le SCoT du Cotentin approuvé le 15 décembre 2022.

5.13.4 Conformité avec le PLU

La commune de Barneville-Carteret dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 12 décembre 2005, modifié deux fois en 2013 et 2016. Le dossier n'examine pas vraiment la compatibilité et montre que le projet n'a aucun impact en matière d'urbanisme.

Commentaire du commissaire-enquêteur : Le port (chenal et bassin à flot) se situe en zone 1Np du PLU. Le règlement précise que la zone 1N est une zone de protection de la qualité des sites, milieux naturels et paysages ou de leur intérêt esthétique ou écologique et que la zone 1Np admet les constructions, installations et équipements liés et nécessaires aux activités portuaires. Les plages à recharger sont classées en zone 2N, zone de protection stricte, motivée par la qualité des sites, espaces ou milieux naturels et les paysages, ainsi que leur intérêt esthétique ou paysager. L'examen du règlement du PLU montre que rien ne s'oppose aux opérations de dragage du chenal et du bassin à flot et de rechargement en sable des plages.

5.13.5 Compatibilité avec le PRGI

Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie 2022-2027 a été approuvé par le préfet coordonnateur du bassin par arrêté le 3 mars 2022. Il retient 4 grands objectifs : Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité ; Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages ; Améliorer la prévision des phénomènes hydro-météorologiques et se préparer à gérer la crise ; Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

Le dossier tend à mettre en avant la compatibilité du projet avec le PRGI au motif qu'il n'y a pas de dépôt à terre des sédiments, que le projet de dragage permet le bon fonctionnement du port et les opérations de rechargement des plages participent à la limitation du risques inondation et que les mesures de suivi de la SPL des Ports de la Manche participe d'une bonne connaissance de l'évolution des milieux et donc des risques associés.

5.13.6 Compatibilité avec les Plans et Schéma sur la mer et le littoral

Le dossier démontre la compatibilité du projet avec les plans et schémas sur la mer et le littoral. Il s'agit tout d'abord de la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin, directive européenne du 17 juin 2008, de la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, du Document Stratégique de Façade et du Plan d'Action pour les Milieux Marins

5.14 Les risques

Le territoire est soumis à plusieurs risques naturels. Il s'agit tout d'abord des risques littoraux à propos desquels a été élaboré un plan de prévention (PPRL). La commune compte plusieurs zones inondables et est soumise aux remontées de nappe. Elle compte également des zones situées sous le niveau marin.

Par ailleurs, elle est soumise au risque de chutes de blocs, au retrait gonflement des sols argileux, à une sismicité faible et est classée en zone à potentiel radon significatif (zone 3).

Ces risques sont sans incidences sur le projet.

Les données communales de la DREAL ne mentionnent pas de risque industriel ou technologique particulier.

Commentaire du commissaire-enquêteur : le projet va lui-même générer des risques potentiels : accident matériel, perte de gasoil, etc. Ceci nécessite la sécurisation du chantier et du lieu de stationnement à marée haute et la mise en place de procédure d'intervention rapide en cas de pollution particulière, ce qui est prévu dans le dossier soumis à enquête publique.

5.15 Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Dans chaque chapitre, il est fait référence aux potentielles mesures « ERC ».

Les mesures sont identifiées par une numérotation :

- Les mesures préalables, mises en place à l'étape choix du projet, sont seulement présentées et sont identifiées comme non incluses dans les « ERC ». Il s'agit des mesures « MEA » suivi du numéro de la mesure pour les mesures d'évitement en amont et « MRA » pour les mesures d'évitement en amont ;
- Les mesures d'évitement « ME » ou de réduction « MR » appliquées au projet sont identifiées par leur numéro apposé.

Les mesures d'évitement prises en compte au titre des mesures « ERC » sont :

- Travaux réalisés hors période estivale (haute saison touristique) (ME-1)
- Suivi granulométrique des sédiments destinés au rechargement de plage (évitement érosion) (ME-2)
- Rechargements de plage indirect grâce au refoulement des sédiments du bassin à flot (dragage hydraulique) et de leur fraction sableuse (ME-3) ;
- Les huiles usées de vidange et les liquides hydrauliques sont stockés dans des réservoirs étanches puis évacués en centre de stockage habilité (ME-4) ;
- Le passage de la canalisation de refoulement contourne la Dune du Carteret (ME-5).

Les mesures de réduction prises en compte au titre des mesures « ERC » sont :

- Utilisation d'huiles biodégradables pour l'ensemble des engins de chantier mobilisés pour les travaux (MR-1) ;
- Surveillance des accumulations de sédiments et des volumes à extraire chaque année pour être au plus proche du besoin (à partir d'un levé bathymétrique récent) (MR-2) ;
- Engins de chantier respectant les normes d'émissions sonores / pollution et agréés au regard des Affaires Maritimes (MR-3) ;
- Réglementation HSE appliquée par les entreprises pendant les travaux (MR-4) ;
- Choix du parcours des engins de transport pour le transit des matériaux uniquement sur l'estran (MR-5) ;
- Choix des engins les moins émetteurs possibles pour les travaux de dragage d'entretien (hydraulique et mécanique en assec) (MR-6) ;
- Travaux de rechargement de plage préférentiellement en mars (hors période de reproduction de l'avifaune), si rechargement en avril alors relevé et balisage des nids du Gravelot à collier interrompu pour balisage (MR-7) ;
- Mesure de la concentration des matières en suspension : définition d'un seuil d'alerte et d'un seuil d'arrêt (MR-8).

Commentaire du commissaire-enquêteur : Les mesures d'évitement et de réduction des impacts sont bien identifiées. Elles sont pertinentes par rapport au projet. Elles reposent sur l'expérience pour ce qui concerne les opérations de dragage et de rechargement des plages et sur la modélisation effectuée pour ce qui concerne les rejets.

5.16 Les mesures de suivi

Le dossier prévoit plusieurs 6 mesures de suivi. Elles sont identifiées par les lettres « MS » suivi de leur numéro. Il s'agit du :

- Contrôle par positionnement GPS de la Drague Aspiratrice en marche (MS-1) ;
- Levé bathymétrique du bassin (MS-2) ;
- Levé bathymétrique du chenal (MS-3) ;
- Levé topographique des secteurs rechargés avant et après travaux de rechargement (MS-4) ;

- Suivi de la qualité des eaux en continu au point de rejet (NTU) : mesure du bruit de fond préalablement aux travaux et suivi continu pendant le refoulement en mer (MS-5) ;
- Suivi de l'évolution de la qualité des biocénoses autour du point de rejet (MS-6).

Commentaire du commissaire-enquêteur : Le choix du point de rejet en mer des sédiments issus du bassin à flot est justifié par l'étude de modélisation de la dispersion des sédiments. Dès lors, tout reposant sur une modélisation, aussi sérieuse soit-elle, on comprend l'importance des mesures de suivi, même si les sédiments ne sont pas de mauvaise qualité.

Il est à noter que, dans son mémoire en réponse, la SPL répond favorablement à la remarque de la MRAe en proposant d'ajouter deux ou trois stations supplémentaires, dont le point BC03 et le point de rejet N dans le cadre du suivi benthique mais aussi habitats et laminaires. Ces mesures de suivi apparaissent adaptées aux enjeux.

6 – AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES

Le projet a fait l'objet d'une instruction des services de l'Etat et a été ensuite soumis à l'autorité environnementale. L'avis de la MRAe était dans le dossier d'enquête. La SPL des ports de la Manche a produit un mémoire en réponse aux observations de la MRAe, qui était également inclus dans le dossier d'enquête publique.

6.1 Avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe)

Le dossier étant soumis à évaluation environnement, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) de Normandie a été saisie par le préfet de la Manche le 18 août 2022. Elle a émis son avis délibéré le 14 octobre 2022.

Dans son avis, après avoir rappelé la nature et le contexte réglementaire du projet, la MRAe recommande :

A propos de la qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite,

- de compléter le dossier (inventaires réalisés dans le cadre de l'étude d'impact relative à l'extension du port, ensemble des espèces susceptibles d'être impactées par le projet, compléter le résumé non technique) ;
- de mieux justifier le choix du point de rejet et d'envisager des alternatives, rechargement des plages et de réétudier la répartition des volumes sur les plages ;
- de réaliser des investigations complémentaires sur les mammifères marins, et les autres espèces benthiques, qui pourraient être gênés par les rejets de sédiments et d'ajouter une analyse d'impact sur les espèces amphihalines.
- d'analyser les incidences potentielles sur le site Natura 2000 du fait des rejets de sédiments en mer et de mettre en œuvre de la mesure de suivi MS-6 en incluant une station qui serait localisée sur une zone d'habitat sensible à la turbidité de l'eau ;
- de compléter et renforcer en tant que de besoin les mesures ERC en matière de protection de la biodiversité tant maritime que sur l'estran compte tenu d'une analyse plus approfondie des impacts potentiels du projet sur cette dernière ;
- de compléter l'étude d'impact (espèces présentes lors des travaux, habitats naturels liés à la pose et à l'utilisation de la canalisation de refoulement) et de réviser et d'adapter les mesures ERC afin de mieux tenir compte des enjeux en termes de biodiversité (avifaune, ichtyofaune) du secteur de projet, incluant les zones Natura 2000.

A propos de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet,

- d'évaluer l'impact du projet sur l'habitat sensible des laminaires à la turbidité et l'impact géomorphologique issu du refoulement des sédiments sur l'ensemble de la durée de l'autorisation ;
- de réaliser des mesures de suivi tout au long des opérations de dragages et de refoulement des sédiments ainsi qu'une deuxième campagne de suivi lors des trois premières années d'autorisation, d'en tenir compte et de modifier le plan de rechargement en conséquence, de localiser la station de contrôle au point BC03, d'assurer un suivi biologique des laminaires, de réétudier le phasage des différentes opérations, réévaluer l'impact sur l'hydrographie et de renforcer les ERC.
- d'intégrer le phénomène d'élévation du niveau marin et de ses conséquences vis-à-vis des opérations de rechargement de plages, de préciser les périodes de référence, d'effectuer les calculs nécessaires à l'actualisation des émissions de GES.

6.2 Le mémoire en réponse de la SPL des Ports de la Manche

6.2.1 Le dossier

Par son mémoire en réponse aux observations de la MRAe, la SPL des Ports de la Manche complète son dossier en ajoutant un résumé non technique plus détaillé, l'inventaire complet des habitats des sites Natura 2000 et l'inventaire avifaune établi par le Groupe Ornithologique Normand en 2017 lors de la réalisation des travaux d'extension du port.

Elle corrige l'erreur rédactionnelle relative au volume de sable à déposer sur chaque plage en précisant qu'il faut prendre en compte les volumes indiqués sur les cartes. Elle corrige également l'incohérence sur les Gaz à Effets de Serre, page 53, en re précisant les valeurs d'émission en France et l'impact du projet.

Sur l'inventaire avifaune, elle précise que l'étude réalisée par le Groupe Ornithologique Normand en 2019 a été complétée par un deuxième inventaire en 2021 pendant 10 campagnes entre les mois de mars et décembre 2021.

6.2.2 Le choix du point de rejet en mer et ses impacts

La SPL rappelle que le choix du point de rejet est issu d'une mesure d'évitement, celle d'éviter les substrats durs et par conséquent les laminaires.

Le point de rejet a été choisi à la suite d'une étude de modélisation poussée au plus loin de ce qui était possible techniquement et économiquement portable pour ce type d'étude très onéreuse et que cette modélisation a été établie sur deux mois supplémentaires après la fin des derniers refoulements afin, justement, de s'assurer de la bonne résilience du milieu. Le choix opéré évite le risque de colmatage vis-à-vis de l'enjeu « laminaires » et s'avère être un juste compromis entre les possibilités techniques d'implantation et les enjeux environnementaux notables localisés de part et d'autre. De ce fait, il n'est pas possible de mieux justifier la localisation du point de rejet, qui est la moins impactante et qu'il est démontré que même à moins de 200 mètres du point de rejet, les habitats rocheux laminaires ne seront pas impactés par un éventuel colmatage (graphiques joints).

La SPL rappelle que les sédiments ne sont pas dégradés au regard du référentiel Loi sur l'Eau et que les opérations de refoulement ne sont pas de nature à engendrer une catastrophe environnementale.

La modélisation a démontré que la zone Natura 2000 en mer ne serait pas impactée par les rejets, qui par ailleurs sont sains et ne dégraderont pas le milieu naturel. Les habitats présents dans la zone Natura 2000, qui ne se situent pas à proximité immédiate du point de rejet, ne seront pas impactés par les refoulements des sédiments du bassin à flot.

Les matières en suspension (MES) ont tendance à rester dans un secteur proche de la côte, avec des concentrations turbidimétriques faibles du fait du caractère dispersif du site. Les mammifères marins ne sont pas de nature à rester proches de la

côte de manière continue et ils adoptent un comportement de fuite face à la modification temporaire de la qualité de la colonne d'eau. La SPL soutient qu'il ne peut y avoir d'impact sur les mammifères marins, ni sur les espèces benthiques identifiées dans la zone Natura 2000. Concernant les bivalves, la SPL précise que les zones de rechargement sont sur du moyen à haut estran, peu propice à l'installation de bivalves.

L'impact géomorphologique découle de la modélisation faite sur 7 mois et qui montre que cet impact apparaît modéré au regard des volumes rejetés (60 000 m³) comparés au volume du prisme sédimentaire littoral tant à l'Ouest qu'à l'Est du chenal du port.

La pose et la dépose de la canalisation se déroulent sur une dizaine de jours, deux fois en 10 ans. Une fois en place, elle n'a aucun impact sur les habitats : elle évite la dune et l'estran sur lequel elle repose ensuite est un substrat sableux réputé pauvre en diversité biologique. Le seul impact potentiel concerne la zone de nourrissage des oiseaux au niveau de la laisse de mer. Cette gêne sera temporaire (quelques heures sur 1 marée) et réversible (20 jours en tout de montage et démontage en 10 ans).

La SPL précise que le rechargement des plages participe à lutter contre l'érosion de celles-ci et donc à limiter les effets de l'élévation du niveau marin.

Enfin, concernant l'impact sur l'hydrographie, la SPL précise que les opérations de dragages prévues ne sont pas des dragages d'approfondissement mais un entretien des fonds par une remise à la cote historique et pour la sécurité de la navigation. C'est donc une restitution de l'état du site pour rétablir l'hydrographie naturelle. Il n'y a donc pas d'impact hydrographique attendu par rapport à l'état de référence d'usage du port et de son chenal.

6.2.3. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) et les mesures de suivi

La SPL mentionne que les mesures ERC en lien direct avec la protection de la diversité sont au nombre de 5. Celles-ci prennent en compte les espèces et habitats potentiellement présents sur les sites de dragage, de refoulement des sédiments et des plages à recharger. Les sites de dragage (bassin à flot et chenal) présentent une très faible biodiversité. Il est prévu un suivi en continu de la qualité de l'eau dans le champ du point de rejet, ce qui permettra d'adapter la cadence des rejets, de suivre la qualité de la biocénose autour du point de rejet et de son évolution grâce à un suivi de la macrofaune benthique sur long terme. Un suivi de la biocénose sera également réalisé au point Rejet-N, à proximité des habitats à Laminaires. Pour limiter les dérangements pour la faune et la flore, les travaux de rechargement de plage seront réalisés préférentiellement en mars, et donc hors période de reproduction de l'avifaune (notamment du Gravelot à collier interrompu). La plage de la flèche dunaire ne sera pas rechargée. Les mesures mises en place sont ainsi proportionnées aux enjeux de biodiversité. Les mesures de suivi sont un indicateur de l'impact des travaux sur la

biodiversité. Elle rappelle que pour s'assurer de la bonne conservation des laminaires et des habitats/espèces benthiques, un suivi de la qualité de la biocénose sera mis en place pendant les opérations de refoulement et se poursuivra 6 mois, 1 an et 3ans après la fin des dépôts.

Enfin, elle ajoute qu'en complément du suivi des stations à habitats rocheux et laminaires, bien qu'il ait été démontré qu'aucun colmatage ne soit attendu sur ces secteurs, puisqu'il n'y a aucun dépôt conséquent modélisé lors du refoulement, ces deux stations pourront être intégrées au suivi benthique déjà prévu dans le cadre du projet (stations demandées BC03 et Rejet N). Deux ou trois stations (dont en Rejet-N et BC03) concernées par des habitats rocheux à Laminaires seront également suivies pour consolider le suivi écologique et répondre à la recommandation de la MRAe

Commentaire du commissaire-enquêteur : le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe vient compléter et expliciter le dossier parfois aride dans sa présentation.

7- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Au cours de cette enquête, qui s'est déroulée du 14 février 2023 (9h00) au 17 mars 2023 (12h00), le dossier était consultable dans les mairies de Barneville-Carteret et Saint-Jean de la Rivière, à la préfecture de la Manche et sur le site internet du registre dématérialisé : <http://registredemat.fr/dragage-barneville>.

Quatre permanences ont été organisées :

- le mardi 14 février 2023, de 9h00 à 12h00, à la mairie de Barneville-Carteret ;
- le samedi 25 février, de 9h00 à 12h00, à la mairie de Barneville-Carteret ;
- le mardi 7 mars, de 14h00 à 17h00, à la mairie de Saint-Jean de la Rivière ;
- le vendredi 17 mars, de 9h00 à 12h00, à la mairie de Barneville-Carteret.

Au cours de ces permanences, je n'ai rencontré que 7 personnes. Sur le site du registre dématérialisé, il a été noté 1032 « visiteurs uniques ».

Les conditions d'accueil du public ont été très bonnes, tant à la mairie de Barneville-Carteret qu'à la mairie de Saint-Jean de la Rivière. Le dossier d'enquête était complet à chaque permanence et ceci jusqu'à la fin de l'enquête publique.

Il n'y a eu aucun incident à déplorer au cours de cette enquête.

Pour déposer leurs observations, les personnes du public disposaient de plusieurs possibilités : les registres papier déposés dans les mairies de Barneville-Carteret et de Saint-Jean de la Rivière, l'envoi d'un courrier postal, le site du registre dématérialisé (adresse ci-dessus) et une adresse mail dédiée (pref-ep-dragage-barneville@manche.gouv.fr)

Sur le registre déposé à la mairie de Barneville-Carteret, il y a eu 19 observations. Une pétition des pêcheurs m'a été remise et constitue la pièce jointe à l'observation n°16 du registre.

Sur le registre déposé à la mairie de Saint-Jean de la Rivière, il y a eu 4 observations.

Sept courriers m'ont été adressés et ont été annexés au registre de Barneville-Carteret.

Sur le site du registre dématérialisé, il y a eu 204 observations. On note uniquement 4 observations en doublon.

Sur l'adresse mail dédiée, il y a eu une seule observation, parvenue le 18 mars 2023, soit après la clôture de l'enquête publique (ce qui est sans conséquence sur le fond, les motifs étant repris par les autres contributeurs).

La liste des observations et courriers est annexée au présent rapport.

Le 27 mars 2023, j'ai remis, dans un procès-verbal de synthèse, à la SPL des ports de la Manche, l'ensemble des observations et courriers du public, à la fois sous forme synthétisée et dans leur intégralité. Je n'ai pas posé de questions complémentaires écrites, j'ai seulement insisté sur quelques points particuliers lors de la remise commentée de ce procès-verbal de synthèse.

Le pétitionnaire m'a remis son mémoire en réponse le 7 avril 2023.

Compte tenu du nombre d'observations, celles-ci ont été regroupées selon les thèmes suivants :

- 1. La nécessité de draguer le port (chenal et bassin à flot) ;
- 2. L'ensablement du port est consécutif à l'agrandissement du bassin à flot et au déplacement de la porte ;
- 3. L'ensablement est plus rapide et porte sur des volumes plus importants que ceux annoncés lors de l'agrandissement du port ;
- 4. Les opérations de dragage ont un impact écologique ;
- 5. Les opérations de dragage ont un impact financier ;
- 6. Le rejet en mer des sédiments du bassin à flot (point de rejet, positionnement de la conduite, possible gestion des sédiments à terre) ;
- 7. Le rechargement des plages en sable ;
- 8. Les questions particulières (calendrier et durée de l'autorisation, putréfaction des algues).

Un tableau, joint en annexe, récapitule la liste des observations et courriers déposés au cours de l'enquête et détaille les thèmes évoqués.

8. OBSERVATIONS DU PUBLIC

8.1. La nécessité de draguer le port (chenal et bassin à flot)

Pour le public, la très grande majorité des observations sont favorables au projet de dragage du port (chenal et bassin à flot), au motif que celui-ci est nécessaire pour l'ensemble des activités portuaires (pêche, plaisance, liaison maritime). Faute de dragage, le port sera inutilisable.

Quelques observations mentionnent le niveau du banc de sable qui nécessite de sortir ou entrer dans le port avec des horaires réduits par rapport aux normes théoriques (ex : le 19 février 2023 banc de sable à environ +6,50m avec 1m de houle et 1,70m de tirant d'eau, les horaires étaient réduits à la pleine mer +/- 1 heure). Il est mentionné, par ailleurs, qu'il est difficile d'entrer ou de sortir sans toucher le fond, que cette opération est devenue indispensable pour les tirants d'eau supérieurs à 1,50m.

Il est souligné que le dragage constitue une opération normale d'entretien, qu'il a toujours existé, faisant référence à une carte postale, à monsieur Castel qui aurait été autrefois autorisé à engager les opérations de dragage. Il est également souligné que c'est une pratique qui existe dans de très nombreux ports (ex : Granville, La Rochelle) et que comme tous les ports de la côte Ouest, l'ensablement est un phénomène naturel.

Il est également mentionné que les opérations de dragage ont permis la diminution des odeurs nauséabondes.

Il est indiqué qu'il n'y a pas eu de dragage du port (bassin) depuis 2008/2009, ce qui explique que certains bateaux sont échoués alors que les portes sont fermées ; que la vedette de la SNSM ne peut actuellement pas être déplacée vers le shiplift sans risquer l'échouage dans le chenal de l'ancienne partie du port.

Toutefois, il faut noter qu'il est regretté que les opérations de dragage du port (bassin) n'aient pas eu lieu avant l'agrandissement de celui-ci.

Enfin, parmi ces observations favorables au projet de dragage du port, il y a quelques bémols : la nécessité de trouver des solutions pour un ensablement moins rapide et la réduction du coût. Le point de rejet en mer est également remis en cause. Ces différents points sont examinés ci-après.

Sur ce point, la SPL des ports de la Manche ne répond pas.

Réponse du commissaire-enquêteur : La visite des lieux mais aussi les témoignages apportés au cours de l'enquête à travers les observations du public, parfois très précises, montrent la nécessité de draguer le chenal et le bassin à flot si l'on souhaite maintenir une quelconque activité maritime au sein du port. C'est un choix : draguer pour maintenir l'activité ou abandonner l'activité portuaire au profit d'un retour au havre. Or les investissements réalisés et les orientations des normes supérieures, conduisent en l'état des choses au maintien de l'activité et par conséquent au dragage inévitable pour la sécurité de tous (chenal) et le fonctionnement du bassin à flot.

8.2 L'ensablement du port est consécutif à l'agrandissement du bassin à flot et au déplacement de la porte :

Pour le public, l'ensablement du port et du chenal connaît un rythme plus rapide depuis l'agrandissement du port et le déplacement des portes. Le problème d'ensablement du port est né d'une mauvaise solution d'emplacement de la porte pour augmenter le nombre d'anneaux. Il est souligné que la pose de la porte perpendiculairement au courant a accéléré l'ensablement de manière très importante, tant au niveau de la vitesse du phénomène que du volume du sable accumulé.

Par conséquent, de nombreuses personnes font une contre-proposition : il est demandé que les portes soient remises à leur point initial et que le nombre d'anneaux soit donc réduit pour revenir à la situation antérieure. Il est également proposé de « laisser la nature s'auto-gérer : c'est sans danger, sans pollution et sans coût majeur. »

L'argument est que la fermeture du havre par une porte ne peut conduire qu'à des dragages à répétition, qui n'éviteront pas l'ensablement général du bassin à flot, entraînant ainsi des dragages de plus en plus fréquents, de plus en plus coûteux, opérations qualifiées de « gouffre financier », de gabegie financière.

L'idée soutenue est qu'il faudrait rétablir le caractère maritime du havre, les flux et reflux marins, permettant une « chasse d'eau naturelle » du havre lors de la marée descendante, ce qui permettrait de revenir à une configuration connue. Il est même proposé de dévier le cours de la Gerfleur, ce qui règlera ce problème récurrent.

Le déplacement des portes vers leur situation initiale apparaît donc la solution technique, notamment moins coûteuse que les dragages à répétition. Une observation mentionne la remarque faite lors de l'enquête publique relative à l'extension du port, observation qui mentionnait l'augmentation importante (3 fois plus) de surface à curer et qu'il était préférable, plutôt que d'agrandir le bassin, de créer une « marina d'échouage ».

Il est proposé de recourir à des études complémentaires sérieuses afin de déterminer l'impact des portes sur l'ensablement du port et si « cet emplacement favorise et accélère l'ensablement du chenal, alors il faudra probablement se résoudre à la déplacer de telle sorte qu'elle n'entrave plus la circulation, ni de l'eau ni du sable.

Cela coûterait certainement moins cher au contribuable que de procéder à ces dragages hors norme et à répétition ».

Pour d'autres personnes, le repositionnement des portes ne changerait rien : il est naturel qu'un chenal portuaire s'ensable car l'eau et les sédiments y entrent avec plus d'énergie pendant le flot qu'ils n'en ressortent avec le jusant, c'est donc un phénomène naturel. « Quelle personne sérieuse peut croire en effet qu'un "effet chasse d'eau" qui aurait existé autrefois permettrait d'évacuer les sables à marée descendante, sans pour autant les ramener à marée montante ? » Le déplacement des portes viendrait réduire le nombre d'anneaux, l'éviction de titulaires de places et entraînerait un coût plus important que celui des opérations de dragage. Enfin, pour certaines personnes la réalisation du port est un investissement important, qu'il faut entretenir, une très belle réalisation, une aubaine pour Carteret, une réussite qui améliore l'attractivité de la commune.

Sur ce point, la SPL répond que les observations concernant un éventuel déplacement de la porte ne sont pas l'objet de la présente enquête publique qui porte uniquement sur les opérations de dragage d'entretien. Une enquête publique avait été menée lors du projet d'agrandissement portuaire qui répondait précisément à ces interrogations déjà soulevées à l'époque. Il n'est pas envisageable de remettre la porte à son emplacement initial.

Cette proposition de reconstruction du mur-seuil et de la porte abattante à son emplacement précédent ne repose sur aucune étude en bonne et due forme, démontrant l'intérêt d'une telle déconstruction/reconstruction, sans compter le fait que le coût serait prohibitif, d'autant plus dans un contexte de réduction du nombre de places dans le port qu'induirait un tel dispositif.

Réponse du commissaire-enquêteur : En effet, cette enquête publique n'a pas pour vocation de revenir sur l'enquête précédente, qui a été suivie d'une autorisation, fait l'objet d'un contentieux aujourd'hui en cours à la Cour Administrative d'Appel de Nantes. Il ne saurait être introduit une quelconque confusion.

Si la conception de l'extension du port est erronée, il convient d'en apporter la preuve à la CAA de Nantes. Le coût d'un tel déplacement serait particulièrement important, tout comme de lancer de nouvelles études alors que le dossier d'enquête pour l'extension devait en comporter.

La présente enquête porte sur le dragage du chenal et du bassin à flot et le rechargement en sable de cinq plages.

Enfin, il est à noter que les dragages du chenal ont lieu depuis des années et qu'un dragage du bassin à flot a eu lieu en 2009, soit 14 ans après sa réalisation (1995). Renouveler cette opération 14 ans plus tard me paraît cohérent.

8.3 L'ensablement est plus rapide et porte sur des volumes plus importants que ceux annoncés lors de l'agrandissement du port :

Pour le public, les anciennes opérations de dragage ne sont pas mentionnées dans le dossier. Il est demandé sur quelles données sont estimés les volumes, soulignant que le dossier ne fournit pas de justificatif à ce propos.

Il y a une réelle augmentation de la vitesse d'accumulation du sable et, par conséquent de son volume, qui ne correspond nullement à ce qui était annoncé dans le dossier d'agrandissement du port. Le dragage annoncé de 60 000 m³ concerne un volume de sédiments proche du quart du volume d'eau endiguée (250 000 m³). Une autre observation indique que l'évaluation du volume de sédiments à draguer est totalement empirique et ne découle pas d'une étude hydro-sédimentaire, d'une analyse scientifique.

Il est ajouté que désormais il faudrait prendre des décisions cohérentes pour éviter de se lancer dans des dragages continuels et énormes (6 à 7 fois supérieurs en volume par rapport à ceux entrepris jusqu'à présent), (6 à 8 fois plus de dragages en fonction des endroits que ceux prévus dans l'étude de faisabilité de l'agrandissement du port. Les opérations seront très coûteuses (3M€ pour 10 ans au lieu de 1M€ prévu dans le projet). L'association CIV, notamment, précise que le dossier d'enquête d'extension du port (Résumé de l'étude d'impact) prévoyait un dragage complet du bassin tous les 10 ou 20 ans pour un volume de 15 000 à 20 000 m³, valorisés à terre dans la mesure du possible. Elle estime que les dragages ont été largement sous-estimés lors de la conception du projet d'agrandissement puisqu'aujourd'hui la demande d'autorisation porte sur 120 000 m³ pour 10 ans.

Il est fait état de l'édification d'un musoir en 1994, qui constitue un frein à l'évacuation naturelle des sédiments. Par conséquent, il est demandé qu'une étude approfondie soit réalisée afin d'apporter d'éventuelles modifications ou une solution alternative pour en limiter les impacts (nuisances environnementales et coût financier).

Il est souligné qu'au rythme actuel, il faudra draguer le chenal tous les deux ans en plus du dragage habituel effectué en bout de jetée.

Cette augmentation du volume de sédiments est consécutive à l'agrandissement du port qui ne sert « qu'à faire plaisir à quelques initiés alors que ce projet était décrié de tous. Les problèmes environnementaux et de navigation étaient déjà soulevés avant les travaux. Vos prises de décisions au détriment des conseils et recommandations des institutions qui en savent bien plus que vous sont une véritable honte au débat citoyen ! »

Pour limiter l'accumulation de sédiments dans le port et par conséquent éviter les dragages, il est évoqué la contre-proposition d'un enrochement qui viendrait prolonger la digue « Si elle était sur une longueur similaire à celle existante avec un angle de 45° donc perpendiculaire à la sortie du port, pourrait-elle retenir l'ensablement régulier du chenal ? »

Il est également évoqué le recours à la mise « en suspension les sédiments par un jet d'eau sous pression ou des chaînes attachées à un axe rotatif raclant le fond 1 heure après la haute mer lors des grands coefficients. »

Enfin, il est demandé une étude globale sur l'ensemble du havre et des aménagements destinés à ralentir son colmatage, en favorisant les effets de chasse.

Sur l'accélération de l'ensablement du port, la SPL des Ports de la Manche répond qu'un levé bathymétrique du fond du bassin historique a été réalisé en octobre 2019, avant le déplacement du mur-seuil et de la porte abattante. Ce relevé démontrait la présence d'environ 21 500 m³ dans ce bassin. Le dernier dragage remontant à 2009, on note donc en moyenne un dépôt de 2 150 m³ par an. Deux autres relevés bathymétriques du fond du bassin historique ont été réalisés en juin 2021 et en mai 2022. Ils ont démontré un dépôt de 2 780 m³ de sédiments pendant cette période, soit 500 m³ de plus que dans l'ancienne configuration du port, ce qui représente 1,5 cm de plus par mètre carré par an. Nous ne sommes donc nullement dans une accélération substantielle, ni en termes de vitesse et ni en termes de volume.

Par ailleurs, il n'est pas envisageable de détourner le lit de la Gerfleur dans la mesure où ce ne serait pas acceptable d'un point de vue environnemental. Ce n'est pas ce cours d'eau qui participe majoritairement à l'accrétion du fond portuaire. De même, les fonds portuaires ne pourraient « s'auto-gérer », comme cela est suggéré, par un simple effet de chasse.

Enfin, remettre en suspension les matériaux « par un jet d'eau sous pression ou des chaînes attachées à un axe rotatif raclant le fond 1h après la haute mer lors des grands coefficients » n'est pas envisageable. Il avait été réfléchi en phase étude de mettre en place des hydro-agitateurs au sein du port comme cela a été fait dans le port de Binic (22). Toutefois la configuration portuaire du port de Barneville-Carteret n'est pas suffisamment linéaire et ne s'y prête pas, et cet entretien auto-favorisé du fond portuaire ne serait pas efficace.

Sur les volumes de sable et/ou de sédiments à draguer, la SPL des ports de la Manche répond :

A propos du volume de sable à retirer du chenal et le rechargement des plages, que l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation pour l'extension portuaire estimait la quantité annuelle de sable à retirer dans le chenal entre 15 000 m³ et 45 000 m³, soit entre 150 000 m³ et 450 000 m³ sur 10 ans. Il s'agissait de fourchettes de volume avec des valeurs planchers et plafonds. Dans le cadre de la demande d'autorisation actuelle, seule la valeur haute est dimensionnante, et se base donc sur la valeur maximum de 45 000 m³ par an, soit 450 000 m³ sur 10 ans.

De plus, un levé topographique sera réalisé avant chaque campagne de désensablement afin d'affiner les quantités de sable à draguer. Le volume de 45 000 m³ sur lequel porte

la demande d'autorisation est un maximum, mais seul le volume réellement nécessaire pour garantir la sécurité maritime sera dragué. Ce volume est dépendant de la dérive littorale et des tempêtes, il peut donc varier sensiblement d'une année sur l'autre en fonction des conditions météorologiques. À titre d'information, le volume dragué en mars 2023, sur autorisation de travaux d'urgence, s'est élevé à 30 000 m³ alors que le volume le plus important dragué a été de l'ordre de 45 000 m³ en 1990, à la suite d'un hiver particulièrement tempétueux.

Concernant le rechargement de plage, il a été démontré dans le dossier Loi sur l'Eau que la qualité physique des sables du chenal est similaire à celle des plages (pages 77 à 79 de l'étude Loi sur l'Eau). De ce fait, il n'y a pas de risque de dépôt de matériaux vaseux. C'est par ailleurs une valorisation menée de manière historique sur le secteur et aucune incidence de ce type n'a été relevée depuis plus d'une dizaine d'années.

A propos du volume de sédiments à draguer dans les bassins (bassin historique et nouveau bassin à flot), que l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation pour l'extension portuaire prévoyait un dragage d'entretien du nouveau bassin seul, compris entre 15 000 m³ et 20 000 m³ tous les 10 ans ou 20 ans.

La présente demande d'autorisation concerne un volume de 120 000 m³ maximum en deux opérations distinctes, réparties comme suit :

- Une première campagne de 60 000 m³ maximum, à réaliser l'hiver suivant l'autorisation, décomposée de la manière suivante :
 - 23 000 m³ pour le nouveau bassin
 - 37 000 m³ pour le bassin historique, pour rattraper l'arriéré d'entretien datant du précédent gestionnaire du port.
- Une seconde campagne de 60 000 m³ maximum, à réaliser le dernier hiver avant la fin de l'autorisation, soit 9 années plus tard, décomposée de la manière suivante :
 - 33 000 m³ pour le nouveau bassin
 - 27 000 m³ pour le bassin historique.

Pour ce qui concerne le volume à draguer lors du premier hiver suivant l'autorisation, la SPL des ports de la Manche a réalisé un relevé bathymétrique du fond des bassins en mai 2022 démontrant qu'il y aura bien, lors de la première campagne de dragage, 60 000 m³ de sédiments à draguer : 37 000 m³ dans le bassin historique, et 23 000 m³ pour le nouveau bassin. À noter qu'une importante partie des 23 000 m³ de sédiments à draguer dans l'extension portuaire est due à une accumulation qui s'est constituée lors des travaux d'extension en raison de l'arrêt du chantier pendant la crise sanitaire. En effet, entre la fin des travaux de terrassement du chenal à la mi-décembre 2019 et la mise en service du nouveau mur de retenue des eaux (porte abattante comprise) en septembre 2020, l'ensablement naturel du chenal sur la future zone mise en eau, n'a pas été occulté. Il était prévu de réintervenir ponctuellement (terrassements en déblais) juste avant la mise en eau définitive de cette zone, mais le confinement engendré par la COVID-19 n'a pas permis d'enchaîner aussi rapidement que prévu la phase de

terrassément et de construction du nouveau mur de retenue des eaux. Au lieu d'être bloqué en aval du nouveau mur, le sable a continué de se déposer dans l'extension portuaire.

Bilan des volumes concernés

En réponse aux observations sur les volumes différents annoncés dans le dossier de demande d'autorisation relatif à l'extension portuaire d'une part, et dans le présent dossier d'autre part, les chiffres énoncés étaient les suivants :

- Dossier extension portuaire : volume total maximal à draguer de 470 000 m³ pour le chenal et le nouveau bassin
- Dossier dragage d'entretien : volume total à draguer de 506 000 m³ pour le chenal et le nouveau bassin, et 64 000 m³ pour le bassin historique.

L'écart entre le volume total prévu dans l'étude d'impact relative à l'extension du port et le volume total mentionné dans la présente demande d'autorisation est donc seulement de +7,66 %.

A propos du nombre d'opérations de dragage, que l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale pour l'extension du port de Barneville-Carteret mentionnait :

- Un désensablement d'entretien annuel du chenal, soit 10 dragages sur une période de 10 ans ;
 - Un dragage d'entretien du bassin à flot tous les 10 ans.
- Ainsi, 11 dragages, sur une période de 10 ans, étaient envisagés.

Le présent dossier de demande d'autorisation prévoit quant à lui :

- Un désensablement d'entretien annuel du chenal, soit 10 dragages sur la période de 10 ans ;
- Deux dragages d'entretien du bassin à flot sur la même période (une première campagne en début d'autorisation, et une autre en fin d'autorisation, soit à 9 années d'intervalle).

La présente demande porte donc sur 12 dragages en 10 ans, soit une opération de plus seulement que ce qui avait été envisagé dans le cadre de l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale pour l'extension du port. Le dragage supplémentaire s'explique par l'arriéré de dragage du bassin historique, qui n'a été dragué qu'une fois depuis sa création en 1995, en l'occurrence en 2009. Une fois l'arriéré de dragage traité au cours de la présente autorisation sollicitée, et à compter de la 2ème période d'autorisation de 10 ans, il y aura bien 11 opérations de désensablement/dragage, comme mentionné dans l'étude d'impact du dossier relatif à l'extension du port.

<p><u>Réponse du commissaire-enquêteur</u> : Tout d'abord, il est important de rappeler que les demandes portent toujours, quelles qu'elles soient, sur une autorisation maximale. Dans le cas présent il s'agit d'un volume maximal.</p>
--

Pour le chenal, la SPL s'appuie sur des données historiques. 45 000m³ correspondent au volume maximal connu, qu'il a été nécessaire d'évacuer après un hiver particulièrement tempétueux en 1990 alors que cette année, seulement 30 000 m³ ont dû être dragués. La SPL ne peut exclure un hiver particulièrement tempétueux au cours des 10 prochaines années, c'est pourquoi, la demande portant sur un volume maximal, elle se réfère au besoin maximal connu.

Pour le bassin à flot, les données connues portent sur le bassin historique, créé en 1995 et dragué une seule fois en 2009. La SPL donne des données bathymétriques qui montrent qu'en 2019, le volume moyen annuel d'accumulation de sédiment était de 2150 m³. Au cours des deux dernières années le volume est de 2780 m³, ce qui mathématiquement représente une augmentation du volume de 1,4%. A partir de ces données, on ne peut soutenir qu'il existe une quelconque variation au niveau de la vitesse du dépôt des sédiments : la variation (1,4%) n'est pas significative et le dépôt de sédiments n'est pas linéaire dans le temps, il varie avec les tempêtes, la houle, l'horaire de celles-ci en fonction de la marée et donc de l'ouverture ou pas des portes,... De ce fait, on peut très justement retenir qu'il n'y a pas d'augmentation significative de la vitesse de dépôt des sédiments.

Pour le nouveau bassin, il convient de ne pas entretenir de confusion dans les données. La SPL soutient que les volumes annoncés dans le dossier d'enquête concernant l'extension du bassin à flot correspondent à ceux du nouveau bassin uniquement et non à ceux des deux bassins confondus. La SPL soutient également que l'augmentation du volume de sédiments dans le nouveau bassin à flot est lié au fait du manque d'enchaînement des travaux lors de la pose de la nouvelle porte du bassin en période de COVID, ce qui a permis au sable du chenal d'entrer dans le futur bassin à flot. Ce raisonnement apparaît logique : En effet, une fois le bassin mis à niveau, tant que la porte n'est pas posée, le bassin continue de se remplir de sable au même rythme que le chenal.

Enfin, il y a lieu de retenir les informations données par la SPL sur la manière dont elle va traiter les volumes à draguer, au cours des 10 prochaines années.

8.4 Les opérations de dragage ont un impact écologique :

Pour le public les opérations de dragage ont un impact écologique ne serait-ce que par le recours aux engins mécaniques (camions, pelles) et que ces opérations représentent un coût environnemental sous-évalué sur le long terme.

L'impact écologique est soulevé par rapport au point de rejet en mer (cf. chapitre suivant).

Les prélèvements réalisés pendant les phases travaux ne peuvent pas être représentatifs de la qualité des sédiments présents à la date des dragages.

La décision du préfet de Normandie demandant une évaluation environnementale fait état de normes trop élevées en matière de cuivre et de mercure,

ce qui n'est pas repris dans le dossier. L'analyse des composés hydrocarbures aromatiques aurait dû être effectuée sur chacun des échantillons prélevés dans le port à flot et les analyses contradictoires des HAP auraient également dû être réalisées sur les échantillons conservés des prélèvements du 16 novembre 2020. Aucune analyse de radioactivité n'a été effectuée sur les sédiments du bassin à flot et du chenal.

Sur ce point, la SPL des ports de la Manche répond qu'en tout premier lieu, il convient de mentionner que les sédiments du bassin à flot du port de Barneville-Carteret n'affichent, contrairement à l'avis erroné de la MRAE, aucun dépassement du seuil N1 conformément à la circulaire de Juin 2000 (chapitre 6 de la pièce IV du dossier Loi sur l'Eau). D'ailleurs, la décision modificative relative à la réalisation d'une évaluation environnementale, après examen au cas par cas du projet de dragage du port, du chenal et de travaux de rechargement de plages sur la commune de Barneville-Carteret, qui est jointe en annexe 2 à ce présent mémoire, supprime la notion de dépassement des seuils de référence, reprise de manière erronée dans la décision initiale. Les sédiments du port de Barneville-Carteret sont donc sains au regard des seuils de la Loi sur l'Eau. Ils ne peuvent donc aucunement polluer chimiquement le milieu naturel.

Les résultats des analyses menées en novembre 2020 étaient inférieurs aux seuils N1, N2 et S1 du référentiel Loi sur l'Eau, excepté sur 2 prélèvements (Em1 et Em4) dont la teneur en Acénaphène, un des Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), était très légèrement supérieure au seuil N1, mais restait très largement inférieure au seuil N2.

Une contre analyse a été menée en juillet 2021 pour vérifier l'évolution de cette contamination, et il a été constaté l'absence de dépassement du seuil N1 pour tous les HAP, et notamment pour l'Acénaphène.

Contrairement à l'un des commentaires émis, avant chaque opération de dragage une analyse physico-chimique des sédiments à extraire sera réalisée selon un plan d'échantillonnage précis (pièce VI – chapitre 2 point 8.2.1 du rapport IDRA).

Concernant la mise en avant d'un manque d'analyse de la radioactivité sur les matériaux du port, il est à savoir que ce type d'analyse n'est mené que lorsqu'il y a suspicion de radionucléides dans le milieu, engendré par un usage historique de rejet par exemple. Ce qui n'est pas le cas dans ce secteur. Également, le port de Barneville-Carteret n'est pas à proximité d'une centrale nucléaire, de ce fait, ces analyses ne sont pas nécessaires.

A propos de l'impact écologique et environnemental des opérations de désensablement du chenal au moyen d'engins mécaniques, ce dernier a été évalué (pages 56 et 57 de l'étude d'impact environnemental) en fonction de la composition de l'atelier de désensablement et des consommations moyennes des différents engins. Cet impact a été évalué à 87 tonnes d'équivalent CO₂, ce qui représente seulement 0,0065 % de la totalité des émissions de CO₂ dans le pays du Cotentin en 2018.

Concernant l'impact sur le site Natura 2000, la surface de ce site protégé pouvant être soumise à la dispersion du panache turbide sera d'environ 0,04 km². De ce fait, à peine 0,03 % du site sera potentiellement impacté par le refoulement : la concentration

moyenne sera de 5,4 mg/L pendant les opérations. Les concentrations en turbidité au sein du site Natura 2000 seront donc très faibles (cf. figures 57 à 60 du Dossier Loi Eau (modélisation DHI)). Pour ce qui est de l'impact sur la faune/flore, il faut se référer au tableau de synthèse de page 104 de l'étude d'impact présentée dans le dossier Loi sur l'Eau. Les impacts sont évalués de nuls à négligeables.

Il est également rappelé ici que l'étude de modélisation a permis de démontrer que les dépôts sur les plages de la Potinière ou de Barneville seront très faibles. Ensuite, il n'est pas question d'engendrer une catastrophe écologique, comme cela est mentionné. Les sables sont similaires à ceux du havre dans la mesure où ils en proviennent, tout comme le sable des plages de Carteret, a priori. Au contraire, comme cela est mentionné dans le dossier Loi sur l'Eau, ce léger dépôt de sables sur ces secteurs participera à réduire leur érosion active. Ce refoulement des matériaux provenant du havre, permet ainsi le maintien de la cellule hydrosédimentaire du havre.

Pour ce qui est de la crainte d'une atteinte à la pointe de Rozel, située à 13 km du point de rejet, elle n'est pas justifiée dans la mesure où l'étude de modélisation montre que le panache turbide ne s'étendra pas au Nord.

De plus, un suivi turbidimétrique du point de rejet sera effectué durant toute la phase de rejet avec mise en place d'un seuil d'alerte et d'arrêt afin d'adapter le flux de rejet pour réduire la turbidité, ou un arrêt des opérations jusqu'à un retour du bruit de fond naturel.

Réponse du commissaire-enquêteur : Concernant la qualité des sédiments, il n'y a pas lieu de s'appuyer sur la décision du préfet de région en date du 3 décembre 2021 puisque la décision du 28 décembre 2021 la modifie en écartant justement la motivation sur le dépassement des normes en matière de cuivre et de mercure. Au vu des analyses produites, il convient de retenir que les sédiments sont en deçà des normes limites fixées au titre de la loi sur l'eau. Il va sans dire que cette qualité devra être vérifiée avant chaque dragage, ce qui est prévu dans le dossier.

Concernant l'atteinte à la zone Natura 2000, comme pour l'ensemble de la question des rejets, on ne peut s'appuyer que sur la modélisation effectuée, qui n'est pas remise en cause par une étude débouchant sur des résultats contraires. La zone concernée reste limitée (400 m²) et l'étude retient une dispersion rapide. Seules les mesures de suivi révéleront s'il y a un impact réel. On pourra retenir qu'il est mis en place un seuil d'alerte, voire d'arrêt en cas de forte turbidité.

8.5 Les opérations de dragage ont un impact financier :

Au sein du public, il a été calculé que les opérations de dragage représentent un coût de 3,5 M€ en dix ans.

De nombreuses observations mentionnent que « le dragage du port et du chenal constitue une dépense coûteuse, des dépenses récurrentes à la charge de la

commune, du Département et des usagers du port » et qu'il « ne faut pas laisser à la génération suivante l'obligation de payer chaque année les opérations de dragage », « dépense importante, non prévue initialement ». Il est demandé « pourquoi le surcoût n'a-t-il pas été annoncé et anticipé lors des précédentes enquêtes publiques ». Cette dépense est difficilement supportable pour les plaisanciers, à la charge desquels elle risque d'être mise et de faire fuir les plaisanciers. D'autres personnes s'inquiètent du fait que la charge soit reportée sur les impôts, sur les citoyens qui ne sont pas concernés par la plaisance.

Il faut donc se résoudre au moins coûteux. Plusieurs propositions sont évoquées : remettre les portes à leur endroit initial, éliminer le banc de sable à l'entrée du port dès que celui-ci se forme.

Enfin, il est proposé d'allouer « l'allocation de financements équivalents à d'autres projets plus utiles ».

Sur ce point, la SPL des Ports de la Manche répond que des personnes font un lien entre l'augmentation des tarifs portuaires sur le port de Barneville-Carteret en 2023 et les coûts des opérations de dragage à venir, laissant penser ainsi que la charge financière de ces opérations serait supportée par les usagers du port.

Il s'avère que l'augmentation des tarifs est liée à l'indexation prévue dans le contrat de concession de service public du port de plaisance, de pêche et de commerce de Barneville-Carteret, passé entre le Département de la Manche et la SPL des ports de la Manche. Cette indexation est basée sur l'évolution de l'indice de la consommation hors tabac, et n'a pas de lien direct avec le coût des dragages d'entretien projetés.

D'une manière générale, les tarifs portuaires ont augmenté dans des proportions similaires dans l'ensemble des ports de la Manche, indépendamment des investissements à réaliser, et quel que soit leur gestionnaire.

D'autre part, certaines observations dénoncent une contradiction dans les chiffres annoncés dans l'étude (page 27/201 du présent dossier de demande) :

Le total maximum annuel des travaux ne dépassera pas 1,9 million d'euros, y compris durant les années qui concerneront aussi les travaux de dragage d'entretien du bassin à flot.

Ce montant de 1,9 millions d'euros concerne l'ensemble des travaux nécessaires au bon fonctionnement du port dont les opérations de désensablement/dragage mais pas uniquement ceux-ci. Ainsi, est indiqué à la même page :

A titre indicatif, les montants prévisionnels de dragage hydraulique du bassin à flot sont évalués à environ 700 000 €HT/opération pour 60 000 m³. Les opérations de dragage d'entretien du chenal sont évaluées à environ 110 000 €HT/an.

Il s'agit là uniquement du montant des opérations de désensablement/dragage.

Ces dépenses ont été parfaitement identifiées par la SPL des ports de la Manche, qui réalise déjà ce type d'opérations sur les ports de Granville, Portbail et Saint-Vaast-la-Hougue, et qui n'aura pas de difficulté à assumer cette dépense.

Le coût des opérations de dragage d'entretien du bassin à flot historique n'avait pas été mentionné dans l'étude d'impact liée à l'extension du port du fait qu'il n'était pas induit par le projet d'agrandissement lui-même.

Réponse du commissaire-enquêteur : Il y a lieu de sortir des confusions, sur lesquelles on peut s'interroger. Le montant estimé des travaux de dragage est de 700.000 € HT par opération pour le bassin à flot (bassin historique et nouveau bassin inclus) et de 110.000 € HT par an pour le chenal. Chacun peut comprendre que sur un port, l'entretien ne porte pas que sur le dragage !... Le montant annoncé, qui consiste à dire que le montant maximum des travaux sera de telle somme (1,9 million dans le cas présent) montre un cadrage. La charge de l'entretien des ports est à la charge des usagers. Pour autant, il ne faut pas laisser croire que cela va se traduire par une augmentation exceptionnelle du prix de l'anneau à Barneville-Carteret. Le montant des travaux se provisionne et cette provision comptable est incluse dans le prix. Tout entrepreneur provisionne pour les dépenses à venir connues, voire même potentielles. Enfin, le dossier d'enquête publique, quelle qu'elle soit, donne les chiffres liés au projet soumis à enquête stricto sensu. Il ne peut donc être fait de confusion autour des chiffres du projet d'extension du port, qui portent sur la partie concernée par l'extension du port (nouveau bassin à flot) et ceux du bassin à flot actuel (nouveau bassin à flot et bassin historique).

8.6 Le rejet en mer des sédiments du bassin à flot :

Le public s'interroge sur le point de rejet en mer et formule de nombreuses remarques tant sur le tracé de la canalisation que sur la situation du point de rejet lui-même.

8.6.1 Le choix du point de rejet

Au sein du public, concernant la situation du point de rejet, il est rappelé la position de la MRAe, qui s'interroge sur le bienfondé du choix de celui-ci. Il est rappelé que le préfet de la région Normandie a demandé l'évaluation environnementale au motif que le projet était susceptible d'impacter les habitats benthiques et les espèces associées vivant dans les sédiments du bassin à flot et du chenal. Il est craint que les sédiments rejetés ne reviennent, du fait de l'orientation des courants, se déposer sur la plage de la Potinière et l'entrée du chenal (cf. banc de sable actuel). Il est craint également que les sédiments soient ramenés vers le cap Carteret (à 500m), les rochers et les plages d'Hatainville, gâchant ainsi la qualité du sable fin spécifique à ces plages, ce qui constituerait une catastrophe écologique et esthétique. D'autres observations font part de cette même crainte pour les rochers du Rit et du Perron, pour le littoral jusqu'à la pointe du Rozel, les zones de pêche pour les pêcheurs et les plaisanciers ou encore la zone Natura 2000. Enfin, il est demandé quel sera l'impact sur la faune et la flore.

Les analyses d'impact dans le dossier d'autorisation environnementale sont sous-estimées en termes de conséquence réelle sur la biodiversité marine, sur l'activité

économique du port de pêche et l'attractivité touristique de la commune. De même, il est craint la perte du pavillon bleu.

Il est demandé pourquoi avoir retenu ce point de rejet, qui apparaît en contradiction avec l'étude des courants : « le sable se déplace de la vieille église vers le sud jusqu'au chenal du port (page 41 de votre étude) et vous placez le point de rejet entre les deux (vieille église et chenal) On peut penser que vous voulez assurer l'ensablement du chenal pour très longtemps. Manque de bon sens ? ».

D'autres observations font des contre-propositions, à savoir que le point de rejet soit situé plus loin. Il est également proposé que le tracé de la canalisation suive la partie Sud du chenal, que le point de rejet soit par conséquent au Sud de l'entrée de celui-ci, ce qui éviterait que le sable ne revienne sur la partie Sud de la plage de la Potinière (dune de sable) ou l'entrée du chenal mais, au contraire, sur les plages à recharger, situées au Sud du chenal.

Il est proposé que les sédiments du bassin soient évacués par barges pour éviter l'impact de la canalisation.

La SPL répond que, tout d'abord, la MRAe a émis des remarques sur ce point auxquelles un mémoire en réponse a été rédigé. La localisation du point de rejet a été réexpliquée et justifiée.

Ensuite, il convient de mentionner que le rejet en mer concerne uniquement 600 m³ de sédiments qui seront dispersés sur une marée par jour (environ 6 heures), ce qui est négligeable au regard de la turbidité naturelle du milieu marin. A noter également que l'incidence sur la géomorphologie issue du refoulement des sédiments peut être considérée comme positive puisqu'une partie des rejets permettra de lutter indirectement contre l'érosion des plages, et de maintenir la cellule hydrosédimentaire locale du havre.

Le rejet en mer sera réalisé uniquement au jusant (courant à marée descendante) pour favoriser une meilleure dispersion (PM-1h à PM+5h).

Le choix de l'emplacement du point de rejet se base sur une modélisation hydro-sédimentaire qui a permis de déterminer la zone la plus dispersive, ainsi que sur une étude benthique qui a permis de déterminer, au sein de ce secteur dispersif, quel sera le secteur où les fonds sont meubles avec un faible intérêt environnemental. De ce fait les incidences seront négligeables au point de rejet. Par ailleurs, les volumes de matériaux en place refoulés par jour ne seront que de 600 m³. La modélisation hydro-sédimentaire montre bien que, sur la période de refoulement, il n'y a pas de risque de colmatage sur les Laminaires, principal enjeu à proximité du point de rejet. L'étude a également permis de mettre en avant la bonne résilience du milieu après les opérations. Il ressort que le positionnement établi constitue bel et bien un juste compromis entre les possibilités techniques d'implantation de l'émissaire, et les enjeux environnementaux notables localisés de part et d'autre et justement ici parfaitement pris en compte. En définitive, il est de ce fait impossible de mieux justifier la

localisation du point de rejet, laquelle reste la moins impactante et répond pleinement aux enjeux environnementaux. Enfin, comme cela est présenté dans le dossier réglementaire, le caractère dispersif du site est très clairement identifié puisque, même dans le pire des cas, les concentrations en MES atteignent des valeurs de 40 mg/L, très proches en réalité de la turbidité naturelle du site. Les impacts sur ces habitats seront donc temporaires, réversibles et négligeables.

La possibilité d'un point de rejet au sud du chenal a été écartée en raison de la présence d'un substrat dur à communauté de Laminaires ou d'un platier rocheux (pages 93 à 96 de l'étude Loi sur l'Eau et annexe 2 du dossier), qui aurait induit des impacts beaucoup plus défavorables sur les Laminaires.

Le point de rejet étant situé à proximité de la côte, sur une zone marnante, et sur un substrat sableux, la zone n'est pas propice à la pose de lignes de casiers ou à l'utilisation de dragues à coquilles Saint-Jacques et ne constitue donc pas une gêne ou une contrainte pour les pêcheurs.

Réponse du commissaire enquêteur : L'emplacement du point de rejet a été déterminé en fonction de l'évitement du platier rocheux, porteur de laminaires et habitat favorable au développement d'une richesse écologique. Le choix s'est porté vers un sol meuble, souvent peu riche en matière benthique. Ce choix a été conforté et s'est précisé au vu des résultats de l'étude de modélisation de la dispersion des sédiments. On peut donc retenir que le choix du point de rejet répond à la nature du sol, la faible richesse benthique, au caractère dispersif des courants. Force est de s'appuyer, encore une fois, sur l'étude de modélisation effectuée, dont on peut espérer sérieux et compétence. Les mesures de suivi seront de bons indicateurs ainsi que la mise en place d'un seuil d'alerte en cas de trop forte turbidité.

8.6.2 Le positionnement de la conduite

Pour le public, concernant le tracé de la canalisation, il est indiqué notamment que « le circuit suivi par le tuyau (fig.76) traverse la cale Ventrillon qui est utilisée par les pêcheurs. Comment pourront-ils faire descendre leurs camions utilisés pour débarquer les produits de leur pêche ? Ce tuyau suit en partie le quai entre l'épi avec la balise bâbord et la cale Ventrillon, or des bateaux de pêche s'amarrent à cet endroit. Pourront-ils continuer à le faire pendant les travaux ? 13 / 28 La partie canalisation lestée devra être bien lestée. Le sable bouge beaucoup à cet endroit, les courants y sont forts, sans parler des coups de vent de SW à SSW qui sont souvent violents. Compte tenu du débit annoncé, on peut également craindre une nuisance sonore, or des restaurants sont situés à une faible distance du passage de ce tuyau ».

Il est mentionné que la traversée de la plage de la Potinière est inenvisageable.

Le cheminement terrestre de la tuyauterie de rejet ne semble pas avoir fait l'objet d'une analyse de risques et présente de nombreux inconvénients concernant la sûreté et la sécurité des personnes et des biens (atteintes à l'activité économique, perte d'accès pour les services de secours et la SNSM à des zones publiques et de travail, nuisances sonores, risques liés à la circulation du fluide dans la tuyauterie, pas de mention de la signalétique).

Il est proposé que les sédiments du bassin soient évacués par barges pour éviter l'impact de la canalisation.

Sur ce point, la SPL répond La localisation de la conduite de refoulement dans le dossier est un schéma de principe mais elle pourra être adaptée en fonction de contraintes ou de caractéristiques particulières.

Contrairement à ce qui est indiqué par erreur à la page 26 du présent dossier, la conduite ne sera mise en place que sur deux durées de 6 mois, espacées de 9 années (hiver suivant l'autorisation puis dernier hiver avant la fin de l'autorisation).

La conduite sera mise en place de telle sorte qu'elle génère le moins de contraintes possibles. Elle sera notamment soit enterrée sous les principales traversées de chaussée, soit équipée d'un gabarit de franchissement, permettant ainsi la libre circulation des véhicules et engins. Ce sont des entreprises spécialisées et expertes qui interviendront pour la pose de la canalisation, aussi celle-ci sera lestée comme il se doit.

Le flux de la mixture eau-sédiment dans la canalisation n'engendrera pas de nuisance sonore pour les habitations ou pour les commerces.

Au niveau du quai de pêche, elle sera placée sur le terre-plein enherbé, en arrière du quai, le plus proche possible du parking, ce qui ne gênera pas les manœuvres nécessaires à la débarque de la pêche et à la manipulation des appareils.

La conduite sera enterrée au passage de la cale Ventrillon de manière à la laisser accessible. Elle sera également enterrée sous le terre-plein au nord-est de la cale et les bateaux pourront continuer à s'amarrer comme à leur habitude.

La conduite, dans ses parties terrestres non enterrées, fera l'objet d'une signalisation et d'un balisage réguliers. Elle sera lestée de manière à empêcher tout déplacement impromptu. Elle sera en place en période hivernale de manière à réduire le risque lié à la circulation piétonne. Un passage piétons provisoire sera réalisé avant le quai de la cale Ventrillon, à la sortie du cheminement piéton récemment réalisé sur la promenade Abbé Lebouteiller, de manière à orienter les piétons sur le trottoir opposé à la conduite.

La SPL joint le plan suivant :



Réponse du commissaire-enquêteur : La réponse de la SPL apporte un éclairage important. On devine bien que l'accès des pêcheurs au quai et le maintien des activités sera recherché mais c'est toujours mieux de le dire. De plus, il est intéressant dans le cadre de cette enquête de bien déterminer les lieux de franchissement, pour vérifier la garantie des accès aux lieux de stationnement également.

La canalisation ne sera présente que lors des opérations de dragage du bassin à flot, c'est-à-dire deux fois 6 mois en dix ans et en période hivernale.

Enfin, le recours à des barges aurait bien d'autres inconvénients surtout au niveau du respect du lieu de rejet et de la fluidité et continuité de la remise à la mer.

8.6.3 La gestion des sédiments à terre (valorisation)

Au sein du public, il est proposé que ces sédiments soient valorisés : « il faut rétablir rapidement une zone de décantation-ressuyage pour y déposer ces sédiments. Les terrains des Grèves (connus aussi sous le nom des terrains Drouet) permettent en l'état d'accueillir cette zone. Cette opération de décantation ressuyage permettra par ailleurs leur valorisation et leur réutilisation. Il faut se souvenir que cette solution était la solution préférentielle de traitement des sédiments du bassin portuaire annoncée et développée par le Département dans le document de présentation du projet d'extension associé à l'enquête publique de 2019. » « Toutes les solutions possibles doivent être envisagées avant de se positionner sur ce projet ».

Il est fait référence à « un site avec 2 lagunes permettant de retraiter les vases portuaires (site classé ICPE.), géré par la compagnie des ports du Morbihan permettant une valorisation de ces sédiments au bout de 2 ans. En 2021, 80 % des sédiments ont servi d'amendement agricole et 20 % ont été transformés en aménagements paysagers. En 2022, c'était moitié-moitié avec 1 % pour la fabrication de béton et de briques... D'autres débouchés sont à imaginer. Ce serait une idée à développer au niveau de la région et pas un investissement à perte. »

Enfin, il est mentionné, par d'autres personnes du public, que les sédiments du bassin « ne sont pas sales ou polluants ; Pour mémoire, depuis 1995, il est interdit de caréner dans la zone marnante. (cales, port des Américains). Les carénages et nettoyages de coques doivent obligatoirement être effectués sur l'aire de carénage qui est équipée de dispositifs de recueil des hydrocarbures, produits de nettoyage, débris de peinture et autres fragments d'antifouling. Des analyses sont pratiquées chaque année et sont adressées au laboratoire d'analyse départementale, ainsi qu'au Pavillon bleu. Ce sont des rejets propres. »

Sur ce point, la SPL répond que des observations mentionnent que les sédiments vaseux extraits du bassin historique devaient être épandus sur le terrain des Grèves. En effet, après une phase de déshydratation par décantation, les matériaux devaient être réemployés en valorisation paysagère, valorisation agricole, ou confortement d'ouvrages de lutte contre les submersions marines.

Cette solution, mentionnée dans l'étude d'impact relative à l'extension du port, n'est plus envisageable pour les dragages à venir, en raison de l'annulation partielle de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale des travaux d'extension du port, sur requête du GRAPE. Cette annulation partielle porte précisément sur cette gestion à terre des sédiments d'une part, et de la non-inscription de la digue Drouet comme infrastructure de défense contre la mer dans la politique GEMAPI relevant de la communauté d'agglomération Le Cotentin, d'autre part.

Sur demande des services de l'État, au regard du volume à gérer, il a été décidé de ne plus avoir recours à une gestion des sédiments à terre pour les opérations à venir et de favoriser une gestion en mer grâce à la qualité des sédiments considérée comme saine. En effet, leur valorisation n'étant pas possible dans un périmètre raisonnable autour du port, une gestion à terre aurait engendré un impact écologique, environnemental et économique trop important. Le déplacement de 60 000 m³ de sédiments par des moyens terrestres générerait ainsi plus 3 700 rotations de poids-lourds sur des distances beaucoup plus importantes que la solution de valorisation initialement envisagée dans le cadre de l'autorisation relative à l'extension du port.

Seuls les sédiments étant déjà en transit provisoire dans le havre de Barneville-Carteret ont l'autorisation d'être mis en œuvre, en tant qu'amendement agricole, sur la parcelle agricole située derrière la digue Drouet.

Les références à d'autres sites sur lesquels une gestion à terre des sédiments est pratiquée sont incomparables avec la situation du port de Barneville-Carteret pour les raisons suivantes :

- Les sédiments concernés sur ces autres sites dépassent les valeurs du seuil N2 de la Circulaire de Juin 2000 et, de ce fait, leur rejet en mer est strictement interdit. La gestion à terre est donc la seule possibilité.
- Le coût de cette gestion à terre est largement supérieur au coût d'une solution dragage et refoulement en mer.

Pour ce qui concerne le port de Barneville-Carteret, au regard de sa configuration, le coût d'une gestion à terre des sédiments serait de 5 à 10 fois supérieur à la solution proposée.

Par ailleurs, dans la Manche, à ce jour, les filières de valorisation des sédiments à terre (remblais routiers, granulats pour béton, clinkers pour ciment, modelé paysager, remblaiement de carrière) soit sont inexistantes, soit n'ont fait l'objet d'aucun besoin exprimé sur le territoire, d'autant plus au regard du volume considéré.

La filière d'élimination des sédiments du bassin à flot par refoulement a donc été choisi et expliqué dans l'étude IDRA (pièce V point 4.3) en tenant compte de plusieurs critères et faits :

- *Bien que la nature granulométrique des sédiments de cette zone soit majoritairement sableuse, le volume important de 60 000m³ et une fraction de sédiments plus fins ne permet pas de retenir le rechargement de plage comme filière de valorisation ;*
- *Les sédiments du bassin à flot étant dépourvus de contamination, il est alors possible de refouler ces matériaux dans le milieu aquatique. Également, cette solution de refoulement apparaît envisageable et favorable au regard des résultats de la modélisation réalisée : très bon effet de dispersion et aide au ré-engraissage de certains secteurs érodés ;*
- *Cette solution de gestion est également moins coûteuse et moins complexe qu'une solution de gestion à terre pour laquelle les filières pérennes de valorisation sont encore très difficiles à faire émerger ;*
- *Elle s'avère en phase avec les exigences de la Circulaire dragage de 2008, à savoir une restitution des sédiments à l'unité hydrosédimentaire locale sans impacter l'environnement ;*
- *La technique de dragage par drague aspiratrice stationnaire est la plus adaptée au regard des contraintes du bassin à flot : passage possible sous les pontons et bateaux à coque plate, contrairement à un atelier de type pelle mécanique.*

Réponse du commissaire-enquêteur : La valorisation à terre des sédiments issus du bassin à flot n'apparaît pas adaptée : D'une part, l'idée de rendre à la mer ce qui est à la mer apparaît cohérent, du moins tant que les sédiments sont d'une qualité ne dépassant pas les seuils fixés au titre de la loi sur l'eau et que le point de rejet soit compatible. A mon sens, la filière de retraitement ou valorisation doit être réservée aux sédiments ne respectant pas ces normes. D'autre part, le terrain dit « Drouet »,

limitrophe du havre apparaît inadapté du fait de sa proximité immédiate avec le havre et de ce fait il profite de sa biodiversité et du fait que la digue qui le maintient n'est pas inscrite comme infrastructure de défense contre la mer dans le cadre de la politique GEMAPI, ce qui le conduit à réintégrer progressivement le havre.

8.7 Le rechargement des plages en sable :

Pour le public, le rechargement en sable des plages, celui-ci est espéré par de très nombreuses personnes pour que les plages soient plus agréables. « Le sable déposé aux endroits identifiés sur les plages permet de protéger le cordon dunaire. Ce sable fait partie de la stratégie communale de défense contre la mer par méthode douce, dans le but de protéger les personnes et les biens de Barneville-plage et de Carteret ».

Le rechargement des plages avec le sable apparaît être le scénario le moins impactant et a démontré son efficacité depuis de nombreuses années.

Pour d'autres personnes, « on peut douter que le sable déposé pour protéger le trait de côte de Barneville-plage résiste aux coups de butoir de la mer par les vents dominants ». Il est également fait mention de la crainte du dépôt de sédiments « vaseux » sur la plage de Barneville au prétexte de la regarnir. Il est également soutenu, photos à l'appui, que « la plage au sable doré est devenue plage grise jonchée de cailloux (la mer fait logiquement la lessive et le tri dans ce qui été déposé, renvoie le sable propre obturer le port et laisse sur la plage cailloux, ferrailles et détritiques lourds. »

Le rechargement des plages n'apporte rien de nouveau : « On va donc continuer à faire ce qui ne fonctionne pas depuis toujours ? Le sable des plages de Carteret viendra obstruer la sortie du chenal et celui de celles de Barneville engraissera St Jean, St George et Portbail, cap au sud vers le Mont St Michel, comme tout l'ouest de la Manche. Aucune idée nouvelle. »

Pour maintenir le trait de côte, « les solutions les plus pérennes et les plus écologiques sont basées sur la végétalisation des dunes pour les stabiliser. D'autres méthodes douces sont expérimentales, par exemple le projet Ecosable, expérimenté depuis bientôt 20 ans sur les trois mers qui bordent la France, et à Villers-sur-mer pour la Manche. Mais le déplacement du sable seul n'a jamais été une solution pour lutter contre l'érosion des côtes. »

La SPL ne répond pas directement sur ce point. Toutefois, au **fil des différentes réponses apportées dans son mémoire en réponse, la SPL mentionne**, concernant le rechargement de plage, qu'il « a été démontré dans le dossier Loi sur l'Eau que la qualité physique des sables du chenal est similaire à celle des plages (pages 77 à 79 de l'étude Loi sur l'Eau). De ce fait, il n'y a pas de risque de dépôt de matériaux vaseux. C'est par ailleurs une valorisation menée de manière historique sur

le secteur, et aucune incidence de ce type n'a été relevée depuis plus d'une dizaine d'années ».

« Il est également rappelé ici que l'étude de modélisation a permis de démontrer que les dépôts (*note du commissaire enquêteur : dépôts de sédiments rejetés à la mer*) sur les plages de la Potinière ou de Barneville seront très faibles. Les sables sont similaires à ceux du havre dans la mesure où ils en proviennent, tout comme le sable des plages de Carteret, a priori. Au contraire, comme cela est mentionné dans le dossier Loi sur l'Eau, ce léger dépôt de sables sur ces secteurs participera à réduire leur érosion active. Ce refoulement des matériaux provenant du havre, permet ainsi le maintien de la cellule hydro-sédimentaire du havre ».

« L'incidence sur la géomorphologie issue du refoulement des sédiments peut être considérée comme positive puisqu'une partie des rejets permettra de lutter indirectement contre l'érosion des plages, et de maintenir la cellule hydro-sédimentaire locale du havre ».

Réponse du commissaire-enquêteur : La granulométrie, la composition du sable issus du chenal sont identique à celui des plages. A titre personnel, je ne suis pas convaincue que la solution soit pérenne au fil du temps, compte tenu de l'évolution prévue au vu des études et travaux du GIEC. Toutefois, j'ai tendance à penser que ce rechargement sera continu, sans fin. Par contre, tant que la mer charrie ce sable, elle ne charrie pas autre chose.
Les impacts environnementaux du rechargement sont limités, rien sur la dune, rien sur la plage devant la dune,... L'impact touristique est positif et important et ce sable issu du chenal trouve une place naturelle.

8.8 Les questions particulières (calendrier et durée de l'autorisation, putréfaction des algues) :

Pour le public, il est souligné que le calendrier de l'enquête publique « se télescope avec celui du contentieux relatif à l'extension du port ».

Il est demandé pourquoi faut-il une autorisation pour 10 ans ? quel est son fondement administratif ? Pourquoi cette procédure d'autorisation environnementale assortie d'une enquête publique ? Ces questions sont posées, considérant que l'on peut penser que la SPL Ports de la Manche disposera d'un arrêté autorisant le dragage en mars 2023, comme ce fut le cas en mars 2022. Il est considéré qu'on ne peut pas donner une autorisation pour une échéance aussi lointaine.

Il est fait remarquer que la problématique de la putréfaction des algues n'est plus abordée.

La SPL répond, concernant la durée de l'autorisation, que les dossiers de demande d'autorisation environnementale sont des dossiers lourds à gérer d'un point de vue administratif. Le délai d'obtention d'une autorisation, en comptant la réalisation des études et les délais de procédure administrative, est d'environ 2 ans. De plus, les études à mener dans le cadre de cette procédure sont coûteuses. En concertation avec les services de l'État, la durée d'une autorisation de 10 ans a été définie comme raisonnable au regard des contraintes évoquées ci-avant. Il s'agit de la durée communément obtenue pour les autorisations de ce type dans les autres ports français.

Concernant la putréfaction des algues, elle indique que la mise en place du nouveau seuil a permis de limiter la décomposition des algues au contact de la nappe phréatique. Depuis la mise en service de ce nouveau seuil, les odeurs ont fortement diminué.

À ce sujet, les observations n°44 et n°89 mentionnent la baisse significative des nuisances olfactives liées à la putréfaction des algues depuis que le port a été étendu.

Réponse du commissaire-enquêteur : Le « télescopage » avec la procédure d'appel auprès de la CAA de Nantes est sans doute fortuit, à mon sens plus le fruit de la longueur des procédures que de la volonté du gestionnaire ! Concernant la durée de l'autorisation, la longueur de la procédure, le poids financier de celle-ci et des études à mener font que les autorisations sont données pour des durées qui s'inscrivent entre « coût maîtrisable » et « contrôle/retour sur expérience), ceci quel que soit le sujet de la demande d'autorisation ou de projet soumis à évaluation environnementale. C'est pour cela que la réponse fait référence à une concertation avec les services de l'Etat. Enfin, personnellement, lors de la visite des lieux (je n'étais revenue à Barneville-Carteret depuis les périodes de confinement), j'ai été surprise de la diminution des odeurs nauséabondes qui régnaient dans le port de Carteret.

* *
*

Tels sont donc les éléments examinés dans le présent rapport, qui permettent de dégager mon avis sur le projet de dragage du port de Barneville-Carteret et le rechargement en sable de cinq plages.

Fait à Bourgvallées, le 17 avril 2023

Catherine de la Garanderie