

Annexe 7 : Mesures destinées à éviter ou réduire les effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine

Le projet consiste à rénover et reconstruire 65 ml de quais au niveau de la digue Sud du Port Ostréicole d'Andernos-les-Bains (33) en vue de sécuriser et d'améliorer les conditions d'accès aux navires pour les professionnels titulaires des AOT limitrophes. Il n'est pas prévu d'augmentation des capacités d'accueil ou de modification significative des infrastructures portuaires, uniquement des travaux de rénovation de l'existant. De ce fait, le projet ne consomme aucun espace naturel complémentaire en réhabilitant des installations existantes. A terme, le projet ne crée donc aucune incidence négative sur l'environnement : il permet même une amélioration de la qualité du site et est ainsi destiné à mettre en valeur les équipements portuaires.

De nombreuses mesures, d'ordre organisationnelles, techniques et de prévention des pollutions accidentelles seront suivies en phase travaux afin de limiter les incidences du projet sur l'environnement : planification des travaux, information des usagers et riverains, sécurisation du chantier, gestion des déchets de chantier, propreté du chantier, mesures de réduction des risques de contamination accidentelle des milieux, etc.

Les mesures d'évitement sont signalées par un (E), les mesures de réduction par un (R) et les mesures de compensation le cas échéant par un (C).

Sur la base des éléments étudiés, notamment au 6) du formulaire, il a été mis en évidence que le projet peut avoir des incidences sur les thématiques suivantes :

- L'apport de matériaux de construction et de remblaiement ;
- Les risques naturels (submersion marine) ;
- Les déplacements/le trafic ;
- Des nuisances sonores ;
- Des vibrations ;
- La production de déchets.

L'analyse synthétique des incidences des travaux de reconstruction de 65 ml de quais au niveau de la digue Sud du port d'Andernos (paragraphe 6 du formulaire CERFA) montre que le projet n'a pas d'impact significatif à terme sur les milieux et les usages étudiés (pas de modification de la configuration du port, d'augmentation de capacités, de consommation d'espaces naturels, etc.). Ces travaux, nécessaires au maintien des activités et à la sécurisation des installations existantes, justifient les quelques incidences négatives, généralement faibles et réversibles en relation avec la réalisation des ouvrages. Celles-ci sont principalement liées à un éventuel événement accidentel pouvant entraîner une pollution des milieux, de la faune et de la flore ou à quelques nuisances ponctuelles et limitées pour les usagers ou les riverains du port.

Des mesures visant à éliminer ou au minimum à limiter les incidences négatives du projet sont proposées : elles sont d'ordre organisationnel et technique.

- **Mesures organisationnelles**

Ces mesures sont liées à l'organisation des travaux et à l'aménagement des zones de travail ou à l'information des usagers et des riverains des zones de travaux.

Les principales mesures liées à l'organisation du chantier qui seront mises en œuvre sont les suivantes :

1. (R) L'information préalable concernant la nature des travaux, leur durée, leur localisation sera réalisée par une campagne de communication par l'un ou plusieurs des moyens suivants : présentation en conseil portuaire, voie de presse (journaux locaux), affichage en mairie, affichage sur le lieu des travaux et/ou réunion avec les usagers (ostréiculteurs), bien avant le démarrage des opérations ;
2. (R) Des solutions alternatives de relocalisation seront étudiées préalablement et proposées en concertation avec les ostréiculteurs concernés par les travaux afin de leur permettre la continuité de leur activité : mise à disposition temporairement d'un autre espace de travail ou d'accostage et de débarquement le temps des travaux ;
3. (R) Avant le démarrage des travaux, un plan d'organisation du chantier sera réalisé avec la définition des éventuelles zones de vie et repos, des zones de travail et des potentielles zones annexes nécessaires au bon déroulement des travaux (zones d'entretien, de stockage, de chargement/déchargement, etc.) ;

4. (R) Des procédures de gestion des incidents (analyses des risques pour les travailleurs, les riverains et l'environnement) seront rédigées avant le démarrage des travaux afin de pouvoir gérer rapidement toute situation dégradée ;
5. (E) pour la sécurité du public, des usagers du port et des espaces publics voisins : le chantier sera balisé et clôturé avec des barrières conformes aux réglementations SPS, l'accès au chantier sera réglementé et interdit aux tiers. Si des accès sont temporairement bloqués, des panneaux avertisseurs adéquats seront disposés suffisamment en amont et des issues d'évacuation d'urgence seront conservées et/ou aménagées ;
6. (R) pour limiter l'incidence sur les usagers du port, les riverains et les promeneurs, les travaux seront organisés en dehors des périodes touristiques et d'activités principales. Les travailleurs utiliseront les parkings existants sur le port et les engins emprunteront les voies de circulation existantes puis resteront stationnées sur la zone de travaux, de manière à limiter les flux de véhicules ;
7. (R) Pour limiter les risques de pollution accidentels, seules des opérations ponctuelles d'entretien ou de ravitaillement des engins de chantier nécessaires au bon déroulement des travaux seront tolérées sur les installations portuaires : entretien ou nettoyage pouvant être réalisée par le conducteur d'engins, sans manipulation de produit polluant, ravitaillement en carburant, en huiles biodégradables, remplacement d'un flexible détérioré ou prise en charge d'une fuite accidentelle. Elles seront réalisées en crête de digue, à proximité de la voirie existante, au plus loin de la darse portuaire, en arrière de la zone de travaux ;
8. (R) l'entreprise sélectionnée pour la réalisation des travaux sera sensibilisée aux problématiques environnementales et notamment à la vulnérabilité du bassin d'Arcachon et devra disposer de procédures de gestion environnementale liée à son activité et du personnel formé aux problématiques environnementales. Ce critère sera inclus dans le mode de sélection des entreprises ;
9. (R) un responsable de chantier, chargé de veiller au bon déroulement des travaux et à la tenue d'un journal de chantier comprenant les opérations réalisées quotidiennement, le personnel affecté, les éventuels incidents survenus etc., sera nommé et restera pendant toute la durée des travaux l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage et des autorités administratives ;
10. (E) Les opérations devront être interrompues en cas de conditions météorologiques ou autres ne garantissant plus ni la sécurité des hommes ni celle des infrastructures et notamment en cas d'avis de tempête avec risque de submersion marine.
11. (R) Les matériaux constitutifs des ouvrages actuels seront envoyés en centre de recyclage (béton, bois, ferrailles, etc. pour être revalorisés. Les matériaux de remblaiement sans caractéristiques spécifiques liées à leur usage seront constitués de matériaux provenant de filières de recyclage : béton recyclé).

- **Mesures techniques**

Ces mesures sont liées à la réalisation des opérations et aux moyens mis en œuvre.

Les principales mesures qui seront mises en œuvre sont les suivantes :

1. (E) pour la préservation de la qualité de l'environnement portuaire et marin, le chantier sera régulièrement nettoyé. Les déchets seront fréquemment éliminés. Les installations de chantier seront raccordées aux réseaux d'eaux usées et/ou équipées de sanitaires chimiques ou secs, régulièrement vidés (élimination par une société agréée). La zone de travaux sera conservée en bon état de propreté durant toute la durée du chantier, tout comme les espaces publics au voisinage du site, notamment les voiries de desserte ;
2. (R) les zones de stockage de matériel ou déchets, les zones éventuelles d'entretien du matériel seront éloignées de la darse portuaire pour protéger le milieu aquatique et devront être suffisamment abritées des aléas climatiques et équipées de manière à limiter la propagation d'éventuels polluants ou déchets vers les milieux naturels : stockage sur bac de rétention, en container étanche, dispositif double paroi ;
3. (E) l'entretien principal des engins et matériels utilisés sera réalisé hors de la zone de chantier (atelier spécialisé, locaux de l'entreprise, etc.) ;

4. (E) si possible, il sera envisagé l'utilisation d'huiles ou de produits biodégradables pour les machines de chantiers en contact avec la darse portuaire ;
5. (R) pour limiter les nuisances aux riverains, les opérations de chargement/déchargement et livraisons de matériels ou évacuation de déchets seront réalisées durant la journée et dans la mesure du possible en dehors des heures de pointes ;
6. (R) les engins et outils, potentiellement bruyants, qui seront utilisés sur le chantier devront respecter la réglementation du travail sur les émissions sonores, être de conception récente et en bon état, de manière à limiter au maximum les nuisances sonores. Si cela est possible, des mesures de réduction du bruit pourront être mises en place (capot, équipements anti-vibrations, etc.). La manipulation de ces engins sera effectuée exclusivement en journée. Ces mesures de diminution des nuisances sonores permettront d'atténuer les incidences (temporaires et réversibles) des travaux pour les riverains et les usagers du port mais permettra aussi de diminuer le dérangement pour l'avifaune ;
7. (R) afin de limiter les vibrations et les nuisances sonores lors de la mise en place des palplanches par vibrofonçage, il sera privilégié des vibrofonçeurs à hautes fréquences (VHF) ou à fréquences standards mais avec moment variable (HV). Ces deux types de vibrofonçeurs permettent des travaux à proximité de zones sensibles en ne produisant pas de vibration dans les phases de démarrage et d'arrêt (périodes les plus bruyantes de mise en œuvre des palplanches). Ce matériel permet donc de limiter les nuisances sonores dans l'environnement de travail mais permet aussi d'ajuster l'amplitude vibratoire et la vitesse particulière et donc de contrôler la remise en suspension des sédiments ;
8. (R) pour la réalisation des ouvrages en béton, il est prévu d'utiliser des méthodologies et matériaux spécifiques aux travaux en milieu marin : l'utilisation de ciment spécifique au milieu marin, avec surveillance du délai de prise afin de réduire le risque de lessivage des laitances du béton et la pollution des eaux, interdiction de procéder au coulage du béton par temps de pluie, la mise en place de dispositif de récupération (polyane) en cas de coulure accidentelle. Pour les bétons livrés sur le chantier, si la centrale se situe à proximité, le nettoyage sera réalisé au retour du camion dans l'enceinte (soit hors site). A défaut, un bac de nettoyage des toupies béton sera mis en place sur le chantier avec évacuation des déchets en décharge agréée. Il sera positionné en sommet de digue, à proximité de la voirie.
9. (R) les déchets de chantiers et notamment les équipements démantelés seront gérés conformément à la réglementation et évacués au fur et à mesure vers un centre de tri, de recyclage et de valorisation ou à défaut de stockage adapté, en fonction de la nature des déchets. L'entreprise sélectionnée devra se conformer aux prescriptions du Plan d'Assurance Qualité exigé par le maître d'ouvrage ;
10. (E) pour limiter les risques de souillures et de pertes durant les transports, les camions seront équipés de bennes étanches et seront systématiquement bâchés ;
11. (E) le projet a été conçu de manière à renouveler les installations portuaires existantes pour garantir de meilleures conditions de sécurité sans nuire aux milieux aquatiques par l'absence de modification significative des conditions environnementales initiales.

- **Mesures de prévention des pollutions accidentelles**

Le risque de déversement accidentel de produits polluants (hydrocarbures) lors des travaux est le principal évènement susceptible de provoquer une dégradation du milieu portuaire et, par transfert, des milieux naturels localisés dans le bassin d'Arcachon, en aval des ports.

Il convient ainsi de mettre en place lors des travaux des règles et procédures visant à réduire la probabilité d'occurrence de tels phénomènes, sachant que le risque reste limité.

Pour prévenir ces risques, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

1. (R) des barrières souples et autres matériels limitant la propagation accidentelle d'éventuels polluants (kits anti-pollution) seront présents en permanence sur la zone de chantier pendant les horaires d'activités ;
2. (E) vérification des engins avant emploi pour s'assurer de leur propreté, de leur bon fonctionnement et de l'absence de fuite ;

3. (R) l'entretien des engins fera l'objet de précautions particulières et sera réalisée dans la mesure du possible hors site (entrepôt ou garage spécialisé) ou à défaut (ravitaillement, petites opérations sans manipulation de produits polluant, remplacement d'un flexible détérioré ou prise en charge d'une fuite accidentelle) sur des aires spécifiques étanches, en crête de digue à distance de la darse portuaire ;
4. (R) la gestion des produits à risques (huile, carburants, ...) et des déchets de chantiers se fera sur des zones étanches, dans des dispositifs adaptés (bennes et containers étanches, double paroi, bac de rétention, etc.) et positionnés en crête de digue, éloignées autant que possible de la darse portuaire ;
5. (E) si possible, il sera envisagé l'utilisation d'huiles ou de produits biodégradables pour les machines de chantiers en contact avec la darse portuaire ;
6. (R) organisation du stationnement et de la circulation des engins de chantiers exclusivement sur des espaces dédiés existants sur ou à proximité du chantier, sécurisé et en crête de digue à distance de la darse, utilisation des équipements existants pour le stationnement et la circulation des véhicules du personnel (parkings et voiries du port) ;
7. (E) Interdiction de toute manipulation de produits polluants (plein de carburant, ravitaillement en huile, etc.) et de tout rejet de déchet au sein de la darse et des milieux naturels au voisinage du site ;
8. (R) Nettoyage immédiat de tout débordement éventuel de produit (béton, ciment, liant, etc.) pouvant entrer en contact avec le milieu naturel ;
9. (R) En cas de déversement accidentel, la procédure suivante sera mise en œuvre :
 - information immédiate des services compétents (affaires maritimes, SDIS) ;
 - identification de la nature des produits déversés ;
 - épandage de produits absorbants, confinement et colmatage de la « fuite » afin de circonscrire l'incident. L'entreprise devra disposer continuellement de ce matériel sur le chantier ;
 - extraction et évacuation des terrains potentiellement souillés le plus rapidement possible par une entreprise spécialisée ;
 - contrôle de la qualité des milieux afin de définir des mesures de traitement complémentaires éventuellement nécessaires et suivi de l'évolution des actions, si besoin est ;
 - Si nécessaire, alerte des éventuels usagers du port et des plages voisines et information des autorités compétentes (pour d'éventuelles mesures exceptionnelles de fermeture ou d'évacuation).