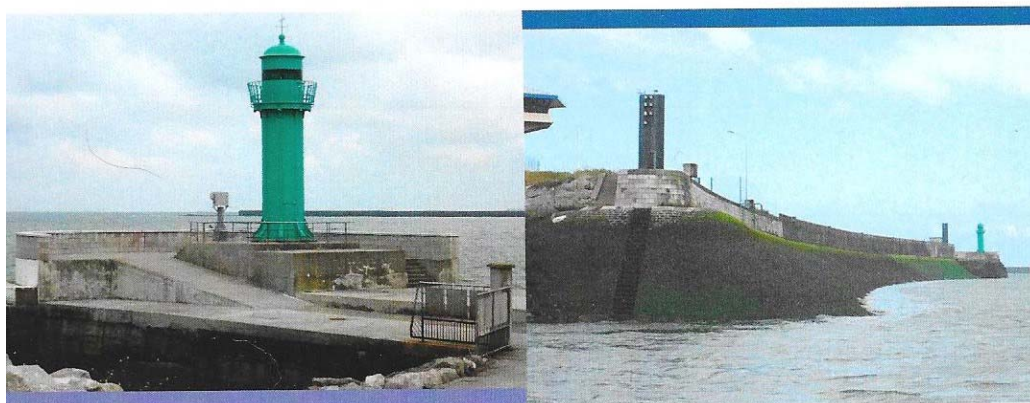


REGION NORD PAS-DE-CALAIS

PORT DE BOULOGNE SUR MER

Enquête publique du 23 novembre au 23 décembre 2015 concernant la réhabilitation du musoir aval et la réhabilitation partielle de la jetée sud ouest et portant sur la demande d'autorisation au titre du code de l'environnement (Loi sur l'Eau)

Dossier n° : E 15000202/59



-
- Décision de la Présidente du tribunal administratif de Lille du 12 octobre 2015
 - Arrêté de la Préfète du Pas-de-Calais du 26 octobre 2015
 - Commissaire-enquêteur : Pierre Weber

RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

SOMMAIRE

1) Synthèse de l'étude du dossier et de la préparation de la procédure.(Page 5)

1.1 Présentation de la procédure

1.1.1 Préambule

1.1.2 Objet de l'enquête

1.1.3 Cadre juridique (Page 6)

1.1.4 Caractéristiques du projet et obligations réglementaires applicables

1.1.4.1 Nature, consistance et objet des travaux

1.1.4.2 Obligations réglementaires applicables (Page 10)

1.2 Synthèse de l'étude-enjeu du projet et préparation de l'enquête (Page 11)

1.2.1 Etat initial du site et de son environnement (Page 11)

1.2.1.1 Situation géographique (Page 12)

1.2.1.2 Milieu physique

1.2.1.3 Milieu vivant

1.2.1.4 Milieu humain (Page 13)

1.2.1.5 Qualité du milieu (Page 15)

1.2.2 Analyse des incidences du projet sur l'environnement (Page 16)

1.2.3 Analyse des incidences du projet sur la santé humaine (Page 20)

1.2.4 Solutions alternatives (Page 21)

1.2.5 Compatibilité du projet avec les documents de planification de l'eau

1.2.6 Compatibilité du projet avec les documents de planification de la gestion du territoire (Page 22)

1.2.7 Mesures de réduction des incidences sur l'environnement-Mesures d'accompagnement et de surveillance, recommandations.

1.2.8 Effets cumuls avec les projets voisins (Page 23)

1.2.9 Observations du commissaire-enquêteur

1.2.10 Le parcours de concertation (Page 24)

2) L'organisation et le déroulement de la procédure (Page 24)

2.1 La désignation du commissaire-enquêteur

2.2 L'organisation de la contribution publique (Page 25)

2.3 La composition du dossier d'enquête

2.4 Avis du commissaire-enquêteur sur la composition et la qualité du dossier (Page 27)

2.5 Le déroulement de la procédure d'enquête

2.6 Le climat de l'enquête (Page 28)

2.7 La clôture de l'enquête

3) La contribution publique (Page 28)

3.1 L'avis du conseil municipal de Boulogne-sur-mer

3.2 L'avis de la Commission Nautique

3.3 Le mémoire en réponse du pétitionnaire (Page 29)

3.4 La conclusion du rapport (Page 30)

4) Les annexes

- ✓ annexe 1- Décision de la Présidente du Tribunal Administratif de Lille du 12 octobre 2015
- ✓ annexe 2- Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête du 26 octobre 2015
- ✓ annexe 3- Courrier du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du 24 septembre 2015 prononçant la complétude du dossier loi sur l'eau
- ✓ annexe 4- Avis d'ouverture d'enquête publiés dans la presse
- ✓ annexe 5- Attestation de remise du registre d'enquête
- ✓ annexe 6- Plan de l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête
- ✓ annexe 7- Power Point de présentation du projet au Conseil Portuaire
- ✓ annexe 8- Procès-verbal de synthèse du 24 décembre 2015
- ✓ annexe 9- Mémoire en réponse du maître d'ouvrage du 28 décembre 2015
- ✓ annexe 10- Délibération du conseil municipal de Boulogne-sur-mer du 21 décembre 2015
- ✓ annexe 11- Certificat d'affichage du Maire de Boulogne-sur-mer
- ✓ annexe 12- Procès-verbal du dépôt de dossier établi par le Maire de Boulogne-sur-mer

REGION NORD PAS DE CALAIS
JETEE SO - SITE PORTUAIRE DE BOULOGNE-SUR-MER
REHABILITATION DU MUSOIR AVAL ET DE LA JETEE
DOSSIER D'AUTORISATION AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Figure 2-1 : Emplacement des ouvrages – Site portuaire de Boulogne-sur-Mer



1.SYNTHESE DE L'ETUDE DU DOSSIER ET DE LA PREPARATION DE L'ENQUETE

1.1 PRESENTATION DE LA PROCEDURE

1.1.1 Préambule

Le port de Boulogne S/M est devenu port régional en 2007 dans le cadre de la décentralisation portuaire.

La région Nord/Pas-de-Calais, en tant que propriétaire, a en charge l'aménagement et l'entretien des installations portuaires. Elle a confié la gestion et le développement de la plaisance aux collectivités locales, les autres activités étant exploitées par la chambre de commerce.

Le port de Boulogne S/M est le premier port de pêche français avec une flotille diversifiée de près de 140 bateaux.

Le port de plaisance dispose actuellement de 470 anneaux.

Les autres activités portuaires, qu'elles soient commerciales, approvisionnement en pétrole, activités agroalimentaires, tourisme, stationnement, montrent l'importance économique de ce port dont les infrastructures et installations doivent être constamment maintenues à niveau.

1.1.2 Objet de l'enquête

La jetée Sud-Ouest du port de Boulogne S/M délimite avec la jetée Nord-Est l'entrée du port intérieur menant aux bassins de pêche et de plaisance. Elle sert également de soutènement au talus de l'ancien site industriel de la Comilog en cours de reconversion déjà bien avancée avec la présence de nouvelles industries agroalimentaires et des services techniques de la Région NPDC.

Une signalétique est présente sur le musoir aval : feu latéral vert ,feu de brume et rampe led. Ce musoir est endommagé à sa base avec une importante fissuration longitudinale et un affouillement partiel sur une partie de sa base.

Le projet consiste en une reconstruction complète de l'ouvrage, de même longueur et de largeur inférieure à l'actuel, sans modification de vocation.

Le musoir amont subit des dommages avec un effondrement d'une partie de sa base, lié à l'absence partielle de vannage en pied de l'ouvrage. Ce musoir comporte un mât de signaux.

Le projet consiste à conforter le talus de l'ouvrage qui sera pour l'essentiel conservé.

La Région NPDC est maître d'ouvrage et la Direction Déléguée à l'Aménagement assure la conduite de maîtrise d'œuvre de l'opération de réhabilitation des musoirs de la jetée Sud-Ouest.

La décision de réaliser les travaux a été prise par délibérations du conseil régional Nord-Pas-de-Calais du 5 octobre 2009 et du 16 février 2015.

Ces travaux de réhabilitation sont l'objet de la présente enquête publique.

1.1.3 Cadre juridique

La présente enquête relève de l'application des textes suivants :

- La loi n°83-8 du 7 janvier 1983, relative à la répartition des compétences entre les communes, les Départements, les Régions et l'Etat, modifiée par le loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 ;
- les articles L.123 et R.123-2 du code de l'Environnement codifiant la loi Bouchardeau et son décret d'application.
- Le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement pris pour l'application de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Le Code de l'Environnement notamment les articles L 214-1 à L 214-6 ainsi que les articles L.414-4 , R.214-1, R.414-19 et R.414-23
- La décision de la Présidente du Tribunal Administratif de Lille du 12 /10/ 2015.
- L'arrêté de la Préfète du Pas de Calais du 26 octobre 2015 portant ouverture d'enquête publique.

1.1.4 Caractéristiques du projet et obligations réglementaires applicables

1.1.4.1 Nature, consistance et objet des travaux

- Description de l'ouvrage
La jetée Sud-Ouest est un ouvrage plein à sa base de 430 mètres dont 45 mètres pour le musoir aval. Elle est constituée dans sa partie courante d'une digue arasée à la cote +9CM surmontée de 78 fermes en bois espacées de 3 m dont le tillac culmine entre les cotes 13.20CM à l'aval et 11.20CM à l'amont. Le corps de jetée soutient les terre-pleins et délimite le côté Ouest du chenal d'accès au port intérieur ; il est constitué d'un massif en pierres sèches

protégé par un perré maçonné côté chenal, et un talus en libages côté rade. Le pied du talus côté chenal est protégé par un vannage en palplanches métalliques.

La jetée est limitée à ses extrémités par deux musoirs, portant des feux d'entrée du port.

Le musoir aval :

De 45m de long et 17m de large, il reçoit le talus en enrochements qui délimite les remblais constituant le terre-plein de la friche industrielle Comilog en cours de reconversion en parc d'activités.

Le pied du musoir est protégé par des redans en béton. C'est un ouvrage en maçonnerie de moellons dont le cœur est constitué de pierres sèches. Des galeries de visite ont été aménagées en périphérie et le musoir est équipé d'un feu latéral d'entrée du chenal, des feux d'entrée et de sortie du port et d'une signalisation de sa face avant par une rampe de feux à L.E.D.

Le musoir amont :

De forme rectangulaire de 5m de long et 3m de large c'est un ouvrage en maçonnerie avec un parement de moellons. Le perré est maintenu en pied par un vannage en bois à l'origine complété à l'origine par un vannage métallique.

- Désordres survenus

Sur le musoir aval :

Du fait notamment de son exposition directe aux vents et houles d'Ouest à Sud-Ouest l'ouvrage a régulièrement souffert et connu de nombreuses interventions.

Selon un diagnostic réalisé en 2012 et 2013 les problématiques suivantes ont été mises en évidence :

- des affouillements évolutifs
- des fissures évolutives dans la structure
- la présence de nombreux vestiges en pied d'ouvrage
- une maçonnerie périphérique altérée chimiquement
- une circulation d'eau importante entre le cœur de l'ouvrage et la périphérie
- un déversement possible de l'ouvrage vers le chenal

Sur le perré de la jetée :

Un diagnostic de 2012 révèle :

- la dégradation de 30% de la surface du chemin de halage
- le déchaussement de 10% du linéaire du couronnement du perré en pierres
- la présence d'effondrements dans la maçonnerie
- l'altération de 20% des joints de maçonnerie
- l'absence de barbacanes dans la partie amont de l'ouvrage
- l'absence ou la dégradation de la poutre de rive du rideau de vannage sur 1% du linéaire.

En 2014 des travaux de première urgence ont été entrepris.

Sur le musoir amont :

Fin 2013 un départ de matériau a été constaté relatif à l'absence de vannage au pied de l'ouvrage.

En 2014 des travaux de première urgence ont été entrepris.

- Solutions techniques

Musoir aval

Il a été choisi de remplacer l'ouvrage actuel par un musoir neuf de largeur inférieure (11m contre 17m) constitué d'un rideau de palplanches battues dans les galeries existantes et reliées par deux nappes de tirants. Après drainage et remblaiement, le feu de signalisation sera reposé à sa position initiale.

Musoir amont

Après enlèvement des enrochements en pied de talus, mise en place d'un nouveau rideau de vannage et réalisation d'un couronnement en béton et repose des enrochements sur les palplanches.

Equipements

Mise en place d'une signalisation maritime provisoire en arrière en accord avec le coordinateur sécurité, puis remise en place après travaux. La partie haute des palplanches sera peinte en blanc pour remplacer la bande réfléchissante utilisée par les marins.

Le nouveau musoir sera équipé d'échelles et de garde-corps.

Jetée

Comblement des cavités identifiées sous le perré maçonné par injection de béton.

- Méthodologie des travaux

Des contraintes s'imposent à la conception du projet : ne pas détériorer les conditions d'agitation portuaire, conserver la largeur du chenal, permettre l'évacuation des crues de la Liane, prévoir les conditions de maintenance de l'ouvrage.

De même, la réalisation des travaux ne doit pas gêner l'exploitation portuaire et limiter au maximum l'impact du chantier sur l'environnement urbain proche. Les matériaux de démolition ne doivent pas tomber dans le bassin et les déchets doivent être évacués et correctement traités.

Caractéristiques des éléments techniques :

Les éléments métalliques (palplanches, tirants) et les équipements (feux de signalisation, échelles de quai) font l'objet de traitement anticorrosion pour résister aux contraintes du milieu marin.

Les éléments minéraux (sables, granulats) proviennent des carrières environnantes, et les enrochements, moellons, bétons et mortiers répondent à des normes spécifiques du milieu marin.

Moyens mis en œuvre :

Pour éviter les pertes de matériau pendant la démolition, il est proposé de vider le cœur de l'ouvrage des pierres de taille (réutilisables en remblai ou valorisables) en conservant la maçonnerie pour y faire tomber les déblais de démolition puis d'utiliser les redans comme barrière pour démolir la maçonnerie.

La mise en place du géotextile, des enrochements et du filtre granulaire sur le talus de l'avant- port sera exécutée avec une pelle embarquée sur une barge.

Les palplanches seront mises en place à partir d'une barge.

L'entreprise chargée de la réparation de la maçonnerie du perré devra effectuer un démontage soigné de celle-ci et la stocker en vue de son réemploi ou évacuation en décharge. La maçonnerie devra être nettoyée avant rejointoiement.

Phasage des travaux

Tranche ferme :

Concerne les deux musoirs.

Le phasage des travaux sur le musoir amont débute par la dépose des enrochements, le battage du rideau de vannage et pose de la poutre de couronnement, et s'achève par la repose des enrochements sur géotextile.

Les travaux du musoir aval :

Dépose du feu de signalisation, démolition du musoir et mise en place du rideau de palplanches, suivies de la mise en place des tirants, remblaiement, réalisation du couronnement, du terre-plein et repose des feux de signalisation.

Tranche conditionnelle :

Concerne les réparations sur le perré.

Le site sera remis en état et nettoyé à l'issue des travaux et les déchets, matériaux seront évacués en filière agréée.

Emprise des chantiers et circulation

Zone de stockage pour chargement et déchargement des matériaux est assignée à l'entreprise au quai de l'Europe ainsi que sur les terre-pleins en friches .

La base de vie de 6650m² sera implantée à proximité du chantier en fond de zone Capécure 2.

Les matériaux seront transportés par voie maritime entre la zone de stockage et la zone travaux.

La circulation nautique ou terrestre, tant pour la préparation du chantier que l'exécution sera réglementée et fera l'objet de protocole.

Plan d'Assurance Environnement et Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets

Les entreprises et sous- traitants devront présenter un tel plan qui devra décrire les moyens mis en œuvre pour satisfaire aux exigences du marché en matière de respect de l'environnement sur le chantier, et présenter un schéma d'organisation et de gestion des déchets.

- **Montant et calendrier des travaux**

Tranche ferme : 2.050.000 euros

Tranche conditionnelle : 370.000 euros

Total : 2.420.000 euros

Les délais de réalisation (y compris la période de préparation) varient de 10 à 12 mois selon qu'une interruption du chantier en période estivale est nécessaire ou non.

1.1.4.2 Obligations réglementaires applicables

1.1.4.2.1 Au titre du code de l'environnement

- Au titre de la loi sur l'eau
En application des articles L.214-1 à L.214-6 et R214-1, les travaux sur la jetée Sud-Ouest nécessitent une autorisation car ils relèvent de la nomenclature 4.1.2.0 et dépassent 1.900.000 euros.
- Dans le cadre de la conservation des espaces Natura 2000
La proximité de sites Natura 2000 des projets les soumettent à évaluation des incidences du projet sur les espèces et habitats du site au regard de leurs objectifs de conservation .
Un dossier d'évaluation d'incidence est prescrit par l'article R.414-19 du code de l'environnement et son contenu est précisé à l'article R.414-23.
Le volet Natura 2000 a été intégré dans l'étude d'incidences requise au titre de la loi sur l'eau.
- Etude d'impact
Les travaux de réhabilitation de la jetée SO sans extension et sans changement d'activité ne nécessitent pas d'étude d'impact.
- Enquête publique
L'article L.214-4 soumet la procédure d'autorisation à la réalisation d'une enquête publique réalisée conformément aux dispositions de l'article R.123-2.

1.1.4.2.2 Au titre du code des ports maritimes

Le projet a été présenté au Conseil Portuaire sans que son avis n'ait été requis, n'étant pas soumis à obligation par le code.

Le projet a reçu l'avis favorable de la Commission Nautique le 27 Mai 2015 qui sera chargée d'informer les usagers portuaires du calendrier des travaux et de la signalisation provisoire mise en place.

1.1.4.2.3 Réglementation liée à l'aménagement et à la gestion du territoire

-Le SDAGE Artois Picardie :

Le projet est compatible avec le SDAGE en ce qui concerne les rejets, les pollutions portuaires, les espaces protégés et la biodiversité qui sont les enjeux de ces travaux.

-Le Sage du bassin du Boulonnais :

De même le projet est compatible avec le Sage en ce qui concerne la qualité des eaux portuaires, les eaux et habitats de la frange littorale.

-L'agenda 21 de la Région NPDC :

Le projet est compatible avec les orientations du document concernant le contrôle des émissions de gaz à effet de serre avec un choix de techniques peu consommatrice d'énergie.

-La démarche ECOPORT :

Le port de Boulogne a entamé cette démarche de labellisation qui consiste à mettre en place un management environnemental exemplaire qui permettra de minimiser les effets négatifs des travaux sur l'environnement.

1.2 SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE- ENJEUX DU PROJET- PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE

Les enjeux du projet sont d'en minimiser les incidences sur l'environnement pendant la préparation du chantier, pendant et après les travaux.

Afin d'étudier l'impact du projet, l'étude analyse l'état initial du site et de son environnement.

1.2.1. ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1.2.1.1 Situation géographique

La jetée Sud-Ouest borde le chenal d'accès au port intérieur implanté au débouché de la Liane sur la Manche orientale.

L'avant-port est délimité :

-au Nord par les jetées NE et SO

-à l'Est par les quais de Pilotage et des Paquebots

-au NO par le talus de l'appontement pétrolier

-à l'Ouest par les traverses Sud et Nord du bassin Loubet

-au Sud par les terre-pleins jouxtant les slip-ways 1 et 2, l'écluse Sanson et l'ancienne gare maritime.

Le quai de Pilotage et le quai des Paquebots servent de soutènement aux terre-pleins devant Nausicaà.

1.2.1.2 Milieu physique

Ce chapitre décrit le contexte géomorphologique, les profondeurs marines, ainsi que la géologie et l'hydrologie.

Puis il traite de la climatologie, de l'hydrodynamique, de la dynamique sédimentaire.

L'étude des risques naturels n'a pas fait apparaître de débordement lié à la submersion marine.

La zone portuaire n'est pas concernée par le risque inondation ni par le risque mouvement de terrain.

La commune de Boulogne S/M se situe dans une zone où le risque sismique est qualifié de très faible.

1.2.1.3 Milieu vivant

- Les espaces naturels protégés

-Les ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique) sont recensées, mais aucune ne concerne le secteur de travaux. Il en est de même pour les ZICO (Zone d'importance pour la conservation des oiseaux.)

-De même sont recensées les sites Natura 2000, les Zones de Protection Spéciales, les Sites d'Intérêt Communautaire autour du port de Boulogne, mais aucuns ne concerne la zone portuaire.

-Quant au Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la mer d'Opale, il exclut le port de Boulogne.

- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique visant à reconstituer un réseau écologique cohérent, la trame verte et bleue, ne concerne pas la zone portuaire mais le corridor biologique de la Liane constitue un enjeu important à prendre en compte.

- Le site portuaire

-L'étude du benthos (ensemble des organismes des fonds marins) montre une faiblesse de ce milieu en raison de l'envasement et de la perturbation du milieu portuaire. La zone de travaux a peu d'intérêt écologique.

-l'ichtyofaune est par contre relativement riche.

La zone portuaire est un lieu d'échange entre la Liane et la mer permis par l'aménagement de passes à poissons sur la barrage Marguet. Les principales espèces migratrices sont l'anguille et la truite de mer.

-Les mammifères marins protégés qui fréquentent les emprises du domaine portuaire et qui sont donc susceptible d'être impactés par les travaux, sont les phoques veaux marins et les phoques gris.

-Les observations ont mis en évidence la présence d'oiseaux nicheurs protégés à proximité du site :

Le Cormoran huppé, les 4 espèces de Grèbes et le Plongeon Imbrin , le Tadorne de Belon, les Goélands, la Mouette Tridactyle, le Grand Gravelot et le Cochevis Huppé qui niche près de la jetée SO.

-Pour ce qui concerne les chiroptères, l'étude montre que la zone des bassins portuaires ne présente qu'un faible intérêt pour ces espèces. Le terre-plein soutenu par la jetée SO possède un intérêt modéré pour les pipistrelles, en tant que territoire de chasse essentiellement.

-Les espèces protégées de flore sont absentes de la zone étudiée.

1.2.1.4 Milieu humain

Ce paragraphe liste les activités humaines situées dans la zone d'emprise des travaux qui pourraient éventuellement être impactées par ceux-ci.

- Activités portuaires

-le commerce :

La darse Sarraz-Bournet, accessible à toute heure de la marée, peut accueillir des navires de 230m de long et de 11m de tirant d'eau . Sur le môle ouest de la darse,65000 m2 de hangars offrent la possibilité de stocker tout type de marchandises.

A l'entrée de l'avant-port un appontement pétrolier de 110 m de long est réservé au débarquement vers le dépôt de carburants de le SMCL.

L'activité commerciale a connu 136 mouvements en 2014.

-la pêche :

Le bassin Loubet accueille la flotte de pêche hauturière et le flotte de pêche artisanale : 9751 bateaux sont passés dans l'écluse en 2014.

L'écluse Sanson du bassin Napoléon a permis le passage de 3729 bateaux de plaisance et de 1021 bateaux de pêche en 2014.

La flotte de pêche boulonnaise se compose de 134 navires avec environ 790 marins.

-la plaisance :

Le port de plaisance dispose de 470 anneaux.

Le « Florelle » assure les promenades en mer.

-le dragage d'entretien portuaire :

Les secteurs régulièrement dragués sont le chenal d'accès au port intérieur, le cercle d'évitage de l'avant-port, ainsi que les accès aux écluses et les pieds de quais.

-l'évacuation des eaux de crues de la Liane se fait de manière régulée en fonction de la hauteur d'eau dans le port et du coefficient de marée.

- Activités littorales et terrestres

Sont recensées ici les activités non portuaires situées autour de l'avant-port sur les deux rives du chenal.

-le parc d'activités en rive gauche du chenal :

Trois entreprises agroalimentaires sont implantées sur l'ancien site industriel de la COMILOG : Océan Délices, Capitaine Houat et Marine Harvest.

Les services techniques de la région NPDC se sont installés derrière la Capitainerie.

-sur la rive gauche de l'avant-port on retrouve les activités de commerce (dépôt pétrolier), ainsi que la Capitainerie. Puis plus au Sud, les activités de carénage avec la SOCARENAM.

-rive droite du chenal et de l'avant-port

le Centre National de la Mer Nausicaà et les jardins de Nausicaà derrière la jetée NE et les quais de Pilotage et des Paquebots.

Ces quais bordent des parkings fréquentés toute l'année et surtout en été (véhicules légers et cars de tourisme.)

Le long des quais sont implantées 3 friteries et 1 glacier.

La plage de Boulogne est située au fond de la rade et des activités nautiques y ont lieu toute l'année (Kite surf, planche à voile).

La promenade piétonne sur la jetée NE est très fréquentée par les habitants.

Le chemin de Grande Randonnée du littoral traverse la zone portuaire.

- Agglomération

Le site portuaire de Boulogne est un port dans la ville. Il est donc entouré d'activités, d'habitations et de bureaux.

- Urbanisme et voies de communication

La jetée Sud-Ouest est classée au Plan Local d'Urbanisme en zone ULa comme l'unité industrialo-portuaire, ce qui permet la réalisation des travaux.

Boulogne est située sur la ligne SNCF Paris-Calais et l'accès au port s'effectue depuis l'A16.

L'accès à la jetée Sud-Ouest se fait en traversant le zone Capécure desservie par un réseau carrossable. L'accès au musoir aval et la zone potentielle de stockage se fait par un chemin de terre.

- Patrimoine et paysage
Aucune protection du patrimoine et paysage ne concerne la jetée Sud-Ouest. Les sites classés sont localisés en dehors de la zone portuaire. De même, la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager) n'intègre comme élément portuaire ou proche du port, que les jardins de Nausicaà, le bassin Napoléon et le port à marée. La jetée SO et la zone potentielle de stockage appartiennent à l'unité paysagère portuaire.

1.2.1.5 Qualité du milieu

- Qualité de l'air
La qualité de l'air sur le littoral est suivie quotidiennement par ATMO. (association de surveillance de la qualité de l'air)
Pour l'année 2013, les polluants concernés sont les particules fines et l'ozone. En 2013, les valeurs cibles et limites ont été respectées, ainsi que l'objectif de qualité en dioxyde d'azote. En 2014, aucun seuil d'alerte n'a été déclenché. Pour le niveau d'ozone en 2013, les valeurs cibles ont été respectées, mais l'objectif de qualité n'a pas été atteint. En 2014, aucun seuil d'alerte n'a été atteint.
Pour les PM10, en 2013, les valeurs limites ainsi que l'objectif de qualité ont été respectés. L'objectif de qualité n'a pas été respecté pour les PM2.5
En 2014, on note 3 épisodes régionaux de pollution avec dépassement du niveau d'alerte et 17 épisodes avec atteinte du seuil d'information.
Dans le cadre du Plan Climat Territorial du Boulonnais, un bilan carbone prenant en compte toutes les activités confondues a été réalisé. 38% des émissions de gaz à effet de serre proviennent des procédés industriels et transport de marchandises.
- Qualité du milieu portuaire
 - qualité des eaux portuaires
On note une amélioration de la qualité des eaux portuaires depuis la fermeture de l'usine métallurgique Comilog et la mise aux normes de la station d'épuration. Cette amélioration porte sur les métaux lourds mais la bactériologie reste problématique et dégrade la qualité des eaux de baignade de la plage, influencées par les eaux de la Liane.
 - qualité des sédiments portuaires
La qualité du sédiment dans la rade est bonne. Les zones non draguées sont les plus polluées.
Dans le cadre du projet, 6 analyses de sédiments prélevés autour de la zone de travaux ont été réalisées en 2015 et mettent en évidence l'absence de contamination des sédiments du chenal dans la zone des travaux.
 - qualité des eaux de baignade

La plage reste classée en D depuis 1991 : eau de qualité insuffisante.

-qualité des eaux de la Liane

Grâce à la construction de stations d'épuration, les eaux de la Liane sont en 2015 bonnes d'un point de vue biologique mais restent moyennes d'un point de vue physico-chimique.

-bruit

Les mesures d'intensité ont mis en évidence des niveaux de classe 2 dans le secteur portuaire le long du Bd Gambetta sur une bande de 250m de largeur et sur la zone industrielle de Capécure, ce qui correspond au bruit de rue animée et grand boulevard.

1.2.2 Analyse des incidences du projet sur l'environnement

L'analyse des effets du projet sur l'environnement est présentée par compartiment, en phase de travaux et après travaux.

Il est indiqué que des effets pendant les travaux peuvent survenir sur le milieu aquatique, les activités du plan d'eau et les activités et habitants riverains. Les travaux peuvent être source de déchets solides.

Après travaux il n'y aura pas d'effets de leur exploitation, s'agissant de réhabilitation sans création de nouveaux ouvrages.

- **Milieu physique**

-Climatologie

Pendant les travaux, l'acheminement se fait par voie maritime sur un trajet plus court, moins consommateur d'énergie fossile et moins producteur de gaz à effet de serre.

Après travaux : pas d'impact.

-Hydrodynamique

Pendant les travaux, il n'y a pas de modification du régime des courants, les travaux de démolition pour arasement du terre-plein pour la pose des palplanches sont réalisés en conservant la maçonnerie extérieure par étape de vidage successif. Après la mise en place du rideau de palplanches, la démolition de la maçonnerie ne concerne pas une surface suffisante pour modifier le régime de courants.

Après travaux : la réduction du diamètre du musoir aval est sans conséquence sur les courants de même que les travaux de maçonnerie sur le perré et les travaux du musoir amont.

-Géomorphologie et bathymétrie/topographie

Les travaux d'arasement modifient temporairement la topographie jusqu'à la mise en place des palplanches. La configuration générale de l'ouvrage en vannage reste identique au précédent. L'enlèvement de la maçonnerie devant le rideau modifie la topographie, en partie compensée par la pose d'enrochements en pied d'ouvrage. Il n'y a pas d'incidence sur la géomorphologie portuaire et les profondeurs du chenal, les talus en pied d'ouvrage étant conservés.

Après travaux : le nouveau profil ne modifie pas significativement la configuration du site.

-Géologie, sédimentologie et hydrologie

Pendant les travaux il n'y a pas de mise à nu des couches profondes du soubassement portuaire.

De même, le battage des palplanches ne met pas à l'affleurement les couches profondes géologiques.

Après travaux : la rigidité, stabilité et longévité de l'ouvrage sont assurées.

-Dynamique sédimentaire

Aucun effet pendant et après travaux sur la dynamique sédimentaire.

-Risques naturels

Pendant les travaux, la démolition du musoir aval n'entraîne pas de risque de submersion marine car le terre-plein adjacent dépasse de 1m le niveau maximum des eaux.

Après travaux, la protection contre la mer est renforcée par la consolidation de la jetée.

- Milieu vivant

Les principaux effets du projet sont liés à la perturbation des espèces fréquentant le site portuaire et les abords du chenal, pendant les travaux, sur la zone des travaux et près de la zone de stockage du matériel et des matériaux.

-Benthos et ichtyofaune

La préparation de chantier et le battage des palplanches sont sans influence sur le benthos car il n'y a pas de contact avec le milieu marin. La démolition de la maçonnerie n'a qu'une faible influence de même que la réparation du perré.

La fuite des poissons devant le bruit sera temporaire.

Les aquariums de Nausicaà ne seront pas impactés comme ils ne l'ont pas été à l'occasion des travaux de reconstruction du quai des Paquebots.

Après travaux, la pose d'enrochements compensera la destruction des interstices des redans.

-Mammifères marins

Le bruit important (battage de pieux : 220 à 250 décibels) entraînera la fuite temporaire des mammifères marins dont les phoques.

Plus d'effet après travaux.

-Avifaune

Les espèces nicheuses seront dérangées pendant les travaux ainsi que par le stockage des matériaux et matériel. Des précautions seront à prendre vis-à-vis notamment du Cochevis huppé et du Grand Gravelot.

Après les travaux : retour à la normale.

-Chiroptères

Les pipistrelles seront dérangées sur leur zone de repos près de la jetée. La période la plus sensible est l'été, mais les travaux seront interrompus.

Des mesures environnementales pourront être prises pour vérifier la présence de chiroptères avant la démolition du musoir.

Aucun effet n'est attendu après travaux sur les habitats et le comportement des chiroptères.

- Flore : aucune espèce protégée sur le site.

- Milieu humain

- Activités portuaires

Le chantier n'apporte pas de gêne aux activités de commerce, la signalisation pour celles qui utilisent le chenal étant maintenue. La plaisance peut souffrir du bruit, de l'activité dans le chenal, et de nuisances visuelles qui disparaîtront en été.

La pêche peut souffrir de l'activité dans le chenal. Pour permettre la circulation des gros chalutiers surgélateurs, les barges pourront être déplacées. La gêne sera la plus forte au moment des campagnes de dragage.

Aucune incidence après les travaux.

- Evacuation des eaux de la Liane

En cas d'évacuation de crues importantes, un plan de repli des chantiers nautiques devra être établi.

- Activités littorales et terrestres

- Le centre Nausicaà

Ses travaux d'agrandissement seront concomitants et proches. Il devra être tenu compte des effets cumulés.

Les travaux sur la jetée n'auront aucun effet sur Nausicaà ni pendant, ni après.

- Plage et tourisme

Les travaux n'auront aucune incidence sur l'accès à la plage, de même que sur les parkings, friteries, promenade.

- Activités industrialo-portuaires

Pendant les travaux, il n'y a pas d'incidence directe sur l'activité des entreprises agroalimentaires implantées sur le terre-plein de Capécure mais une incidence indirecte par l'augmentation du trafic de véhicules sur les voies du parc d'activités.

- Cadre de vie et qualité du milieu

- Riverains et voies de communication

Pendant les travaux, les riverains les plus concernés sont les personnels de la Capitainerie, des services techniques de la Région NPDC et des 3 entreprises industrielles situées sur le terre-plein derrière la jetée.

Il n'existe pas d'écran visuel et sonore entre les bureaux de l'entreprise

« Marine Harvest » située juste derrière la digue et près de la friche de la base de vie.

La gêne liée à l'augmentation du trafic est temporaire mais peut se répercuter vers la zone industrialo-portuaire de Capécure ; un plan de circulation devra être établi.

En rive droite, les riverains les plus concernés sont les personnels de bureaux d'Ifremer et de Nausicaà et du Bd Gambetta.

Les travaux strictement diurnes et en partie assujettis à la marée, induisent une gêne visuelle quasi permanente et sonore variable. Les engins peuvent ajouter une gêne olfactive.

Plus de gêne après travaux.

- Air

Selon la marée et les conditions météorologiques, les émissions de gaz de combustion des équipements de chantier et barges viendront s'ajouter aux émissions liées au trafic automobile, mais sans l'aggraver.

La quantité de poussière émise reste négligeable.

L'entreprise adjudicataire devra respecter les normes d'émission.

Pas d'incidence après travaux.

-Bruit

Pendant les travaux, l'incidence du chantier le plus bruyant (battage des palplanches) sera limité à 5 semaines. L'effet sur les personnels et la population est fort mais généralement bien accepté s'agissant de travaux de sécurité.

L'évacuation des déblais par mer atténue la nuisance sonore.

Pas d'incidence après travaux.

-Port : eaux et sédiments

Pendant les travaux, la remise en suspension des sédiments n'a pas lieu dans les phases d'installation, de démolition, de battage des palplanches pour le musoir aval. Il y en aura pour le musoir amont, mais sans dégradation de la qualité de l'eau.

Les travaux de nettoyage avant réfection des jointements du parement de la jetée produiront des débris (ciment, béton, pierres inertes) qui se déposeront dans le chenal qui sera ensuite dragué.

Le traitement des maçonneries et les terrassements se font hors d'eau.

Après travaux les eaux de drainage sont rejetées vers le chenal.

-Baignade

Pendant les travaux, les incidences prévisibles sont la remise en suspension des sédiments portuaires pollués transportés vers la rade lors de la vidange du port.

Il n'y a pas de risque d'altération de la qualité des eaux de baignade suffisamment éloignées du chantier d'autant plus que les travaux n'ont pas lieu en été.

Des expériences passées ont démontré que le dragage du port n'avait pas d'effet sur la qualité de l'eau de baignade.

Pas d'incidence après travaux.

-Liane

L'eau de mer ne remontant pas dans la Liane, les travaux sont sans incidence sur la qualité des eaux de la Liane.

- Espaces naturels protégés

-Espaces naturels et continuités écologiques

Aucune Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ne figure dans l'agglomération boulonnaise et sur la zone portuaire. L'ensemble de la zone portuaire est mentionné en couloir écologique à la Trame Verte et Bleue. Les travaux ne portent pas atteinte aux continuités écologiques.

-Zone Natura 2000

Aucun espace inscrit au réseau Natura 2000, ni Aire Marine Protégée ne se situe dans le secteur portuaire.

De même aucun effet n'est prévisible sur le Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la mer d'Opale situé aux abords du site portuaire.

- Patrimoine et paysages
Seul le paysage connaîtra une modification temporaire avec un impact limité. Les échafaudages sur la jetée resteront peu visibles et la présence des barges participe au paysage portuaire habituel.
Après travaux l'aspect visuel de l'ouvrage demeure quasiment identique.
- Urbanisme et aménagement
La totalité des travaux sont compatibles avec les documents d'urbanisme en vigueur.

1.2.3 Analyses des incidences du projet sur la santé humaine

- Incidences sanitaires
 - Emissions de poussières
Pendant les travaux de démolition du musoir aval, du remblaiement du rideau de palplanches et de réfection de la maçonnerie, le risque émission de poussière concerne les riverains et le personnel de chantier. Mais la méthode de travail centripète de démolition de la maçonnerie et l'abaissement du plan de travail devrait permettre de diminuer les émissions de poussières.
L'arrêt du chantier en été réduira les risques sur les touristes.
Compte tenu des conclusions de l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air, les incidences sur la santé humaine devrait être très faibles.
 - Emissions sonores
Les travaux occasionneront des nuisances sonores propres au chantier de battage des palplanches, d'installation des éléments béton, de terrassement.
Sur le chantier la présence humaine impliquée en permanence restera restreinte.
 - Emissions olfactives
Les incidences des émissions de gaz de combustion des engins et barges resteront très faibles sur la santé humaine si on se réfère aux conclusions de l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air.
 - Remise en suspension des sédiments
Aucun risque de contamination car le contact est réduit et les sédiments sont de bonne qualité.
L'entreprise doit veiller à la prévention des risques de pollutions accidentelles.
- Incidences physiques
Afin d'éviter les accidents provoqués par les engins, l'entreprise doit sécuriser le chantier.
Afin d'éviter les collisions dans le chenal, l'entreprise devra respecter les règlements en vigueur qui concernent la navigation.

1.2.4 Solution alternatives

Trois variantes ont été étudiées pour le musoir aval.

-variante 1 : confortement par vannage et protection en enrochements d'une durée de chantier de 11 à 13 mois selon travaux en été ou non pour un coût estimé à 1.918.000 euros HT.

-variante 2 : reconstruction de l'ouvrage en palplanches d'une durée de chantier de 10 à 12 mois pour un coût estimé de 1.679.000 euros HT.

-variante 3 : reconstruction de l'ouvrage en béton armé d'une durée de 16.5 mois pour un coût estimé à 1.860.000 euros HT.

La comparaison des avantages/ inconvénients a conduit à retenir la variante 2.

Les travaux du musoir amont et de la jetée n'ont pas de solution alternative étant des travaux de confortement.

Seuls les travaux de la jetée font l'objet d'une tranche conditionnelle.

1.2.5 Compatibilité du projet avec les documents de planification de l'eau

-Compatibilité du projet avec la Directive Cadre sur L'Eau

Le projet n'ayant pas d'incidences sur les qualités écologiques et chimique du milieu aquatique portuaire est compatible avec les objectifs de la DCE.

-Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Artois-Picardie)

Dans la mesure où le projet n'amène pas de rejet d'effluents vers le milieu naturel, puisqu'il prévoit la mise en place d'une surveillance de chantier, considérant que la Région a lancé une étude afin d'identifier les sources de pollution de l'eau et des sédiments portuaires et qu'il n'existe pas de zone protégée au niveau du quai et de la jetée, le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE.

-Compatibilité avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE du Bassin du Boulonnais)

Le projet est compatible avec l'objectif 1 « gestion qualitative de l'eau » ainsi qu'avec l'objectif 4 « protection et mise en valeur de la frange littorale ».

1.2.6 Compatibilité du projet avec les documents de planification et de gestion du territoire

-Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT du Boulonnais)

Les travaux de réhabilitation des musoirs et de la jetée sont compatibles avec les objectifs et orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT quand il prévoit la durabilité du modèle économique.

En effet la sécurisation des accès nautiques pour maintenir des activités professionnelles, de loisir, et touristiques concourent à la réalisation de cet objectif.

-le projet de réhabilitation de la jetée et des musoirs est compatible avec les orientations de l'Agenda 21 du département, la trame Verte et Bleue, et le Plan Climat Régional.

1.2.7 Mesures de réduction des incidences sur l'environnement, mesures d'accompagnement et de surveillance, recommandations

-Organisation des chantiers

L'entreprise devra respecter la restriction d'un travail diurne et fera valider le Plan Assurance Qualité auprès de la Police de l'Eau.

-Zones de stockage matériel/matériau

Un plan des zones de stockage possibles est fourni à l'entreprise.

-Les plans de circulation engins et navires devront être respectés.

-Gestion des déchets

Les barges devront se conformer au plan de gestion des déchets des navires en application dans le port de Boulogne.

L'entreprise fera valider un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets par la Police de l'Eau.

Le recyclage des matériaux de déconstruction sera privilégié.

-Maintenance des équipements de sécurité

Cette disposition concerne le feu vert de signalisation qui sera démonté et remplacé par une signalisation provisoire sur le bâtiment de la casemate.

-Suivi environnemental du chantier

Des mesures seront prises en faveur des espèces protégées :

Installation de la zone de stockage sur le terre-plein de Capécure avant le début de la nidification du Cochevis Huppé et du Grand Gravelot afin qu'ils choisissent un lieu plus calme, ainsi que pour les Goelands.

Le suivi des effets cumulés des deux chantiers (jetée et Nausicaà) sera assuré sur le plan topographique. Le personnel de Nausicaà sera à même d'apprécier un changement de comportement dans les aquariums.

Le maître d'ouvrage et l'entreprise assureront le suivi lors des réunions de chantier.

-Information des usagers

Avant le démarrage des travaux une information sera faite par voie de presse et affichage, ainsi que directement aux riverains, auprès d'Ifremer et Nausicaà.

1.2.8 Effets cumulés avec les projets voisins

Plusieurs projets de réhabilitation ou reconstruction d'ouvrages du port intérieur sont programmés sur la même période et dans le même espace portuaire, auxquels il convient d'ajouter des projets immobiliers à terre, à proximité de ces ouvrages.

-Ces travaux cumulés concernent l'agrandissement du centre Nausicaà, la reconstruction du quai de Pilotage et la réhabilitation de la jetée NE, la réalisation du projet immobilier MARVAS face à Nausicaà, la réhabilitation de la traverse Nord du bassin Loubet.

Ces travaux vont accroître les nuisances sonores et augmenter le trafic dans le chenal et la circulation à terre.

Le dragage d'entretien devrait être compatible avec les travaux portuaires.

1.2.9 Observations du commissaire-enquêteur :

Le dossier de demande d'autorisation soumis à enquête publique, bien qu'il ne soit pas soumis à étude d'impact s'agissant de travaux de reconstruction d'ouvrage à l'identique sans changement d'activité, comporte une étude d'incidence du projet sur l'environnement équivalant à une étude d'impact. En effet, l'étude présentée est très complète, et ne porte pas uniquement sur le milieu aquatique étendu à l'évaluation des incidences Natura 2000. Outre une description très précise du projet, elle présente une analyse exhaustive de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement au sens large, des effets du projet sur l'environnement et sur la santé humaine, y compris des effets cumulés avec d'autres projets connus, publics ou privés.

Elle liste les mesures qui sont imposées à l'entreprise afin d'éviter, réduire et compenser éventuellement les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et en décrit les principales modalités de suivi et de contrôle.

Elle démontre de manière bien argumentée que les effets négatifs sont minimes et ponctuels car limités à la durée des travaux.

L'étude présente les principales variantes étudiées ainsi que les raisons du choix effectué tant pour des motifs financiers que techniques ou de calendrier. Ce volet « solutions alternatives » aurait cependant pu être davantage approfondi.

En effet, le bureau d'étude Créocéan étudie trois variantes possibles et procède à une analyse multicritère comparative de ces variantes sur la base de 13 critères.

Ces critères n'étant pas pondérés, il est difficile pour le lecteur d'en apprécier le poids. Ainsi, le critère « durée de vie » a la même valeur, que celle-ci soit supérieur à 50 ans ou supérieure à 100 ans (page 180 du rapport Créocéan.) De plus on peut noter l'absence du critère « gêne aux riverains » que peut entraîner le battage des palplanches produisant de fortes émissions sonores. (page 168 du rapport Créocéan).

Je questionnerai le maître d'ouvrage sur ce volet « solutions alternatives » dans le procès-verbal de synthèse.

1.2.10 Le parcours de concertation/consultation

La concertation avec le public en amont de l'enquête n'est pas requise dans la procédure d'autorisation de la loi sur l'eau : elle n'a donc pas été effectuée. Seule une procédure de consultation est prévue par la réglementation.

- la consultation obligatoire de la Commission Nautique :

La réglementation spécifique de la navigation et des ports impose la consultation de la commission nautique locale en cas de projet de travaux concernant les ports.

La jetée SO appartenant au système de signalisation portuaire et les travaux ayant emprise sur le chenal d'accès au port intérieur de Boulogne S/M, la

commission nautique doit être consultée afin d'approuver le calendrier des travaux et d'assurer l'information des usagers portuaires.
Le projet de réfection des musoirs de la jetée SO a été présenté le 13 mai 2015 à la Commission Nautique Locale et a fait l'objet d'un avis favorable le 27 mai 2015 figurant en annexe 5 du dossier présenté à l'enquête publique. La commission a cependant souhaité qu'en cas d'arrivée d'un gros chalutier la barge automotrice puisse éventuellement se déplacer. Cette obligation sera imposée par le cahier des charges du marché public.

- **la présentation facultative au Conseil Portuaire :**

Le code des Ports ne requiert pas l'avis de cette assemblée mais le projet lui a été présenté le 8 décembre 2014 (Power Point Annexe N° 7)

2. L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

2.1 La désignation du commissaire-enquêteur

J'ai été désigné par décision de la Présidente du Tribunal Administratif de Lille en date du 12 octobre 2015 pour conduire l'enquête publique ayant pour objet la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, présentée par le Conseil Régional du Nord/Pas-de-Calais, relatif à la réhabilitation du musoir aval et à la réhabilitation partielle de la jetée Sud Ouest au port de Boulogne-sur-mer.

Monsieur Emile HAGNERE, retraité de la gendarmerie, a été désigné comme suppléant.

2.2 L'organisation de la contribution publique

Les travaux faisant l'objet de la présente enquête se déroulant dans le port de Boulogne-sur-mer, l'hôtel de ville de cette commune a été choisi comme siège de l'enquête qui s'est déroulée pendant 31 jours consécutifs, du 23 novembre au 23 décembre 2015 inclus.

Il a été décidé de recevoir le public à l'occasion de quatre permanences en mairie de Boulogne-sur-mer aux jours et heures suivants :

- le lundi 23 novembre 2015, de 9h00 à 12h00
- le vendredi 4 décembre 2015, de 14h00 à 17h00
- le samedi 12 décembre 2015, de 9h00 à 12h00
- le mercredi 23 décembre 2015, de 15h00 à 18h00

2.3 La composition du dossier d'enquête

Il comprend :

-l'avis d'ouverture d'enquête

-l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête du 26 octobre 2015-12-01

-le courrier de la DDTM du 24 septembre 2015 informant de la complétude du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

-Le dossier d'autorisation dont le sommaire est le suivant :

0 introduction

1 Nom et adresse du demandeur

2 Emplacement sur lequel les travaux seront réalisés

3 Nature, consistance et objet des travaux

3.1 Objectifs du projet

3.2 Objets des travaux

3.3 Solutions techniques

3.4 Méthodologie des travaux

3.5 Montant des travaux

3.6 Calendrier des travaux

4 Cadre législatif dans lequel s'insère le projet

4.1 Réglementation applicable

4.2 Réglementation liée à l'aménagement et à la gestion du territoire

4.3 Composition du dossier

5 Document d'incidences de l'opération sur l'environnement et la santé humaine

5.1 Etat initial du site et de son environnement

5.2 Analyse des incidences du projet sur l'environnement

5.3 Analyse des incidences du projet sur la santé humaine

5.4 Solutions alternatives

5.5 Compatibilité du projet avec les documents de planification de l'eau

5.6 Compatibilité du projet avec les documents de planification de gestion du territoire

5.7 Mesures de réduction des incidences sur l'environnement, mesures d'accompagnement et de surveillance, recommandations

5.8 Effets cumulés avec les projets voisins

5.9 Analyse des méthodes et des moyens utilisés pour l'évaluation des incidences et difficultés rencontrées

5.10 Bibliographie

5.11 Auteurs de l'étude

6 Moyens de surveillance prévus et moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident

7 Résumé non technique

8 Eléments graphiques

9 Mention des textes qui régissent l'enquête publique et façon dont celle-ci s'insère dans la procédure administrative.

10 Annexes

Liste des figures, des tableaux et des photos.

[2.4 Avis du commissaire-enquêteur sur la composition et qualité du dossier](#)

-La composition du dossier est conforme aux prescriptions de l'article R.214-6 du Code de l'Environnement ainsi qu'aux textes régissant les enquêtes publiques environnementales, et notamment l'article R.123-8 du Code de l'Environnement.

Il convient de noter que le volet Natura 2000, imposé par l'article R.414-19 du Code de l'Environnement en raison de la proximité d'un site Natura 2000, a été intégré à l'étude d'incidence requise au titre de la loi sur l'eau.

Conformément aux dispositions de l'article R.414-23 du Code de l'Environnement l'évaluation d'incidence Natura 2000 s'est limitée à la présentation, dès lors que cette première analyse conclut à l'absence d'incidence significative sur le site.

-La qualité de ce dossier, exempt de faute d'orthographe, est très bonne : présentation claire et bien illustrée par de nombreuses photos, figures et tableaux.

Le résumé non technique destiné au public non averti aurait pu comporter un lexique des termes techniques comme « musoir » ou « palplanches et barges ».

2.5 Le déroulement de la procédure d'enquête

La chronologie a été la suivante :

-19/10/ 2015 : prise de contact avec préfecture, bureau des procédures d'utilité publique et de l'environnement

-26/10/2015 : fixation dates et heures permanences.

-30/10/2015 : réception dossier et registre d'enquête.

-10/11/2015 : réunion avec maîtrise d'ouvrage et visite des lieux en présence du commissaire-enquêteur suppléant. Contrôle affichage sur les lieux ainsi qu'en mairie de Boulogne-sur-mer. Remise du registre d'enquête en mairie.

-23/12/2015 : clôture du registre d'enquête et remise au commissaire-enquêteur.

-28/12/2015 : remise du procès verbal de synthèse au représentant du maître d'ouvrage.

-28/12/2015 : mémoire en réponse du maître d'ouvrage adressé par mail.

2.6 L'information du public

L'avis d'ouverture d'enquête a été affiché quinze jours avant le début de l'enquête au moyen de quatre panneaux d'affichage sur le site des travaux.

Deux panneaux aux accès de la jetée sud-ouest, un panneau au giratoire desservant la zone d'activités de l'ancienne Comilog, un panneau à l'entrée du bâtiment de la Direction de la Mer, des Ports et du Littoral Bd Gambetta, visible de l'extérieur.

Une affiche a été apposée sur le panneau d'affichage de la mairie de Boulogne-sur-mer à compter du 10 novembre 2015. Ce très léger retard est sans incidence sur l'information du public.

Les affiches sont conformes aux préconisations légales en ce qui concerne la dimension, la couleur et le format du texte.

Les publications de l'avis d'ouverture d'enquête ont été effectuées à la rubrique annonces légales de la Voix du Nord et de Nord Littoral des 6 et 27 novembre 2015.

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête a été mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais.

2.7 Le climat de l'enquête

Le public ne s'est pas intéressé à l'enquête. Aux dires du maître d'ouvrage, c'est souvent le cas pour ce type d'enquête.

Ce désintérêt peut s'expliquer pour les usagers du port (pêcheurs et plaisanciers) par la consultation de la commission nautique et la présentation du projet au conseil portuaire avant le début de l'enquête.

Quant aux riverains, ils auraient peut-être conscience de la nécessité de réaliser ces travaux de mise en sécurité.

2.7 La clôture de l'enquête

L'enquête s'est achevée le 23 décembre 2015 à 18h.

J'ai procédé à la clôture de registre et récupéré l'ensemble du dossier d'enquête.

3. LA CONTRIBUTION PUBLIQUE

Aucune personne ne s'est présentée lors des permanences tenues en mairie de Boulogne-sur-mer.

Aucune personne n'a consigné d'observation sur le registre aux jours et heures d'ouverture de la mairie.

Aucun courrier n'a été adressé au commissaire-enquêteur.

3.1 L'avis du conseil municipal de Boulogne-sur-mer

Le conseil municipal par délibération du 21 décembre 2015 donne un avis favorable au projet.

3.2 L'avis de la commission nautique

Son avis est favorable au projet. Elle s'inquiète du rétrécissement du chenal pouvant gêner les gros navires. La réponse figure dans le dossier du bureau d'études : le marché imposera à l'entreprise l'utilisation d'une barge automotrice capable de se déplacer en cas d'arrivée d'un gros chalutier.

3.3 Le mémoire en réponse du pétitionnaire

- Dans le procès verbal de synthèse remis le 28/12/2015, le commissaire enquêteur pose deux questions à propos des solutions alternatives étudiées par le bureau d'études.

Question n°1 : Les 13 critères ne sont pas pondérés, ce qui amène à donner la même valeur au critère « durée de vie » qu'elle soit supérieure à 50 ans ou supérieure à 100 ans. N'aurait-il pas été possible de pondérer certains de ces critères ?

Question n°2 : je suis étonné de l'absence du critère « gêne aux riverains » car la principale nuisance occasionnée par le battage des palplanches aux riverains est celle caractérisée par les émissions sonores.

Pourquoi ce critère n'est-il pas pris en compte ? Sa prise en compte ainsi que la pondération de certains critères est-elle susceptible de modifier le choix du maître d'ouvrage ?

- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage daté du 28/12/2015 comporte les réponses suivantes :

Réponse à la question n°1 :

La pondération des critères n'aurait rien changé sur les valeurs de chaque variante pour un critère donné.

En ce qui concerne le critère « durée de vie », le programme donné au maître d'œuvre étant de 50 ans pour la durée de vie, les 3 variantes sont notées de manière identique car elles respectent toutes le programme.

Réponse à la question n°2 :

Le critère « gêne aux riverains » est intégré au critère « battage du rideau ».

La pondération des critères n'auraient pas modifié le choix du maître d'ouvrage : la variante retenue (n°2) ne compte que deux critères notés(-) et trois critères notés (o) en face desquels les autres variantes sont notées (o) ou (-).

Ces réponses sont rationnelles et correspondent au programme donné au maître d'œuvre.

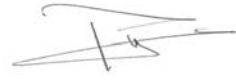
3.4 La conclusion du rapport

L'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 26 octobre 2015.

Les conditions d'accueil du commissaire-enquêteur en mairie de Boulogne-sur-mer ont été satisfaisantes.

La coopération du pétitionnaire a été parfaite.

Fait à Berck le 6 janvier 2016
Le commissaire-enquêteur



Pierre Weber