

**DEPARTEMENT du PAS-de-CALAIS**  
**Arrondissement de Calais**

**CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE**  
**CÔTE D'OPALE - PORT DE CALAIS**

**VILLE DE CALAIS**

**RECONSTRUCTION ET MODERNISATION DU POSTE 7**

**Autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et des Milieux Aquatiques**

**Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012**

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Projet de Reconstruction et Modernisation du Poste 7

P. STEVENOOT Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012

## **PREAMBULE**

Le projet envisagé concerne la reconstruction du Poste Transmanche n°7 du Port de Calais afin de pouvoir accueillir en plus de la flotte existante, les nouveaux navires de la société P&O.

Les travaux réalisés, en contact avec le milieu marin et leurs effets prévisibles, relèvent du régime de l'autorisation ou de la déclaration de la Police des Eaux et des Milieux Aquatiques, en application des Articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement (Art 10 de la Loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992, aujourd'hui abrogé et codifié).

Le projet de Reconstruction et de modernisation du quai principal du Poste 7 est soumis à la procédure d'autorisation au regard de l'article R 214-1 du Code de l'Environnement.

Conformément à l'Article R 214-6 du code de l'Environnement, le présent dossier de demande d'autorisation comprend les pièces suivantes :

- Nom et adresse des demandeurs,
- Emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité, doivent être réalisés,
- Nature, consistance, volume et objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés. Rubriques de la nomenclature concernées,
- Incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux y compris le ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques,
- Mesures compensatoires ou correctives envisagées,
- Compatibilité du projet avec le Schéma Directeur ou Schéma d'Aménagement et de la gestion des eaux et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus dans l'Article D 211-10,
- Moyens de surveillance prévus et si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident,
- Eléments graphiques, plans ou cartes et plans utiles à la compréhension des pièces du dossier.

## **1. Nom et Adresse du Demandeur**

**Chambre de Commerce et d'Industrie  
Côte d'Opale Port de Calais  
54 rue du Quai de la Loire  
CS 98283  
62105 CALAIS CEDEX**

## **2. Emplacement sur lequel l'Installation, l'Ouvrage, les Travaux ou l'Activité doivent être réalisés.**

**RECONSTRUCTION du POSTE TRANSMANCHE n°7  
Ville de Calais  
Port de Calais- Terminal Transmanche**

Les aménagements projetés concernent la reconstruction et la modernisation du quai principal du Poste n° 7, ainsi que son quai de retour, aux caractéristiques d'un nouveau bateau :

- opération de dragage des sédiments et leur clapage en mer,
- dépose et pose d'énrochement,
- mise en place de palplanches et de duc d'albe.

### **3. Nature, Consistance, Volume et Objet de l'Ouvrage, de l'Installation des travaux ou de l'Activité envisagés – Rubriques de la nomenclature envisagées.**

---

#### **3. I. – Contexte et objectifs de l'opération**

##### **3.1.1. Objectif et justification de l'opération**

La finalité de la reconstruction du Poste 7 est l'accroissement de sa capacité en terme d'accueil des nouveaux ferries pour la Société P&O.

Les caractéristiques du navire sont :

- Longueur hors tout : 213,00 m
- Largeur maximale : 31,40 m
- Tirant d'eau : 6,70 m
- Déplacement : 26800 tonnes.

L'état actuel du quai du Poste 7, et du quai en retour vers le Poste 8, présente une corrosion significative du rideau principal ainsi qu'une incompatibilité du quai pour les cas suivants,

- Cas de charge accidentelle (rupture du tirant),
- Surcharge d'exploitation de 2T/ m<sup>2</sup>
- Surdragage.

L'état actuel du massif d'embecquetage apparaît comme tel :

- Basculement de la pile d'embecquetage
- Renforcement du massif au moyen de micropieux et de tirants précontraints,
- Rabattement de nappe permanent.

##### **3.1.2. Aménagements prévus**

- Reconstruire le quai principal avec ses équipements et son terre- plein en tenant compte de la nouvelle côte de dragage (- 11,4 MCM)
- Rempiéter le quai en retour qui constitue l'embecquetage,
- Raccorder le quai principal aux ouvrages existants,
- Reconstruire le système de défenses d'accostage adapté au nouveau profil du quai, compatible avec le futur navire,
- Changer les défenses des bouches d'embecquetage et les rendre compatibles avec le futur navire,
- Reconstruire un tapis d'enrochement en protection de fonds.

Les aménagements qui seront réalisés en contact avec le milieu marin concernent :

- Les opérations de dragage relatives à la protection des fonds,

- La mise en place de rideaux de protection au niveau du quai principal, du quai de retour et de l'embecquetage (profils métalliques ou palplanches),
- La mise en place de défenses (amortisseurs) au niveau de l'embecquetage et des écarteurs.

---

### **3.2. – Description des aménagements**

#### **3.2.1. Etat actuel du quai**

Les structures en place lors de la construction du quai Poste 7 ont été les suivantes :

- Le rideau principal constitué de palplanches,
- Le rideau d'ancrage,
- Les tirants supérieurs,
- Les tirants inférieurs,
- Les bouches d'embecquetage et les équipements nécessaires à son exploitation,
- Une protection de fonds ou enrochement dont la composition est :
  - Couche de transition en tout venant de carrière 5/40kg sur une épaisseur de 20 cm,
  - Enrochement 1/3T sur une épaisseur de 2m.

Les enrochements existants ont une masse volumique de 2,65 T/m<sup>3</sup>.

Les surfaces protégées à ce jour sont approximativement de 17600 m<sup>2</sup>

- longueur 200 à 210m, largeur d'environ 40 m.

#### **3.2.2. Programme des opérations**

##### Quai principal

La technique retenue pour réaliser le quai principal est l'amélioration de terrains qui a pour objectif de diminuer les contraintes s'exerçant sur le soutènement existant. Le sol traité deviendrait en partie auto- stable et les charges apportées sur le quai seraient transmises en profondeur par l'intermédiaire de ce renforcement.

Le phasage des opérations, au niveau du quai principal, consiste en :

- Dragage des sédiments et retrait des enrochements,
- Battage du rideau de profilé en avant du rideau existant,
- Terrassement et mise en place du rideau d'ancrage,
- Amélioration de la tenue du terre-plein.

### Quai de retour

Les opérations, au niveau du quai de retour, suivront le même phasage que celui du Quai principal sauf pour les points suivants :

- des forages dirigés devront être réalisés pour la mise en place des tirants du fait de la présence d'un local technique.

### Embecquetage

En ce qui concerne l'embecquetage il est prévu :

- La mise en place d'amortisseurs dont le système envisagé comprend les éléments suivants :
  - 8 défenses tronconiques de 1,10 m de hauteur,
  - un bouclier métallique reliant les défenses,
  - les chaînes de rappel et leur accastillage,
  - un rideau de palplanches mis en place devant l'embecquetage.

### Mise en place des enrochements

Les travaux consisteront à :

- Draguer la couche superficielle de sédimentation,
- Déposer les enrochements en place,
- Procéder aux dragages complémentaires pour agrandissement de la zone de protection,
- Mettre en œuvre la couche de filtre,
- Mettre en œuvre la couche de protection.

Le volume de matériaux dragués à claper est d'environ 12400 m<sup>3</sup>.

### **3.2.3. Clapage des produits de dragage en mer**

Les sédiments dragués seront clapés en mer au niveau du site prédéfini dont les coordonnées géographiques sont WGS 84.

Ce site localisé à un mille nautique du port de Calais, se situe derrière le Ridens de la Rade et a été choisi afin de limiter l'impact sur les peuplements marins et la dispersion des sédiments clapés vers le littoral (Calais Port 2015 – Dossier Débat Public 2009).

Le dragage et le clapage respecteront les dispositions de l'Arrêté Préfectoral d'autorisation de dragage et d'immersion des produits de dragage du Port de Calais du 11 août 2007.

### 3.3. Coût estimatif des travaux

POSTE	Solution rideau simple avec traitement
Prix généraux	2 623 000
Rideau principal	3 836 000
Contre-rideau	297 000
Rideau de l'embecquetage	41 000
Tirants existants à déposer	0
Tirants à poser	704 000
Liernes et divers	220 000
Terrassements déblais	196 000
Remblais	408 000
Rabattement de nappe	0
Dragage	285 000
Enrochements en pied de rideau	2 107 000
Traitement de sol (type soil mixing)	824 000
Poutre de couronnement béton	863 000
Travaux de voirie et finition	1 201 000
Démolitions	276 000
Appareils de quai	1 125 000
Embecquetage	256 000
TOTAL	15 262 000
SAV+ PAI	2 289 300
<b>TOTAL (€H.T.)</b>	<b>17 551 000</b>

### 3.4. Calendrier des opérations

Les travaux devaient débuter en février 2012 et s'achever en février 2013.

### 3.5. Rubriques de la nomenclature concernées

Les rubriques de la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration sont fixées par l'Article R 1214-1 du Code de l'Environnement.

Les opérations prévues par le demandeur concernent le milieu marin.

Le présent projet reconstruction du Poste 7 du port de Calais est **soumis à la procédure d'AUTORISATION à la police de l'eau et des milieux aquatiques** conformément aux rubriques de la nomenclature suivante :

Projet de Reconstruction et Modernisation du Poste 7

P. STEVENOOT Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012

## *Rubrique concernée par le projet*

### **RUBRIQUE**

### **PARAMERES ET SEUILS**

### **REGIME**

Concernant les impacts sur le milieu marin

#### **4.1.2.0**

Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu d'un montant supérieur à 1 900 000 euros

**Autorisation**

Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin

2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N°1 et N°2 pour l'un des éléments qui y figurent :

#### **4.1.3.0**

a) Et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines :

**Déclaration**

II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois Consécutifs est inférieur à 50 000 m<sup>3</sup>

## **4. Incidences Directes et Indirectes Temporaires et Permanentes du Projet sur la Ressource en Eau et le Milieu aquatique**

### **4.1. Etat Initial su Site**

#### **4.1.1. Présentation générale du port de Calais**

Le Terminal Transmanche du port de Calais est situé à l'entrée du port et du bassin Ravisse. Il est composé de 5 postes qui permettent d'accueillir les grands ferries d'une longueur maximum de 210 m. Ils sont équipés de passerelles à double ponts pour accélérer les cadences des opérations de quai.

Le poste 7 peut actuellement accueillir un bateau de 180 m de long et présente une vétusté avancée.

Le port de Calais dispose des équipements nécessaires à la récupération des déchets, au traitement des eaux pluviales, domestiques et des carénages des bateaux de plaisance. Afin de limiter toute pollution accidentelle des quais, terre-pleins, et du plan d'eau (déversement d'huiles, de carburants ..... ) des dispositifs sont prévus.

Le port de Calais se développe depuis quelques années une politique tournée vers le développement durable en cherchant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre et à limiter son empreinte carbone.

Le port de Calais dispose du label ECOPORT.

#### **4.1.2. Contexte Climatique**

La Côte d'Opale est caractérisée par une variabilité marquée des types du temps.

##### *4.1.2.1. Température et pluviométrie*

La température moyenne en hiver s'élève à 4° C et en été à 16° C ; le nombre de jours de pluie dans le département du Pas-de-Calais est en moyenne de 159 jours par an.

##### *4.1.2.2. Vent*

Dans le détroit du Pas-de-Calais les vents parviennent généralement de l'Atlantique et de la mer du Nord.

#### **4.1.3. Contexte Géomorphologique**

##### *4.1.3.1. Milieu littoral*

Le secteur en bordure de côte, au large de Calais, est strictement sableux.

Les sédiments superficiels au niveau de Calais sont fins.

L'espace maritime comporte deux hauts fonds :

- les Ridens de Calais et de la Rade.

##### *4.1.3.2. Contexte hydrologique*

Les terrains au niveau de Calais s'appuient sur des sables et des argiles datant du tertiaire et du quaternaire.

##### *4.1.3.3. Topographie / Bathymétrie*

La côte du poste 7 est située à (+ 9m) CM et les enrochements sont posés sur des fonds de (- 10 m) CM.

#### **4.1.4. Risques Naturels**

Un Plan de Prévention des Risques (PPR) littoral a été prescrit en 2001 par Arrêté Préfectoral. Les risques littoraux identifiés sont les suivants :

- le recul du trait de côte qui correspond à la disparition de la zone érodée par la mer,
- la submersion marine, qui voit les terres basses actuellement exondées recouvertes par la mer suite à des brèches affectant des digues naturelles ou artificielles.

Projet de Reconstruction et Modernisation du Poste 7

P. STEVENOOT Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012

- La couverture par le sable à la suite d'un déplacement de dunes.  
Le risque de submersion marine est jugé de manière générale, improbable à court et à long terme, au niveau du port de Calais (Environnement et Enjeux – Calais Port 2015 – Débat Public 2009).

#### **4.1.5. Hydrodynamique des eaux marines**

##### *4.1.5.1. Les Marées*

Au niveau du port de Calais la surcôte est en moyenne de + 0,60 m au maximum et la décôte de - 0,80 m.

##### *4.1.5.2. Les Courants*

Les courants de flot sont dirigés vers l'Est / Nord-Est alors que les courants de jusant sont orientés vers l'Ouest / Sud-Ouest.

##### *4.1.5.3. Les Houles*

La hauteur moyenne annuelle est d'environ 2,50 m. Les houles, issues des tempêtes et allant du sud au Nord, peuvent atteindre une hauteur de plus de 4 m.

#### **4.1.6. Qualité des Masses d'Eaux Superficielles et Naturelles**

##### *4.1.6.1. Qualité des masses d'Eaux Côtières*

La masse d'eau côtière FRACO2 « Malo les Bains au Cap gris Nez » a un état écologique bon. Le « Bon Etat » chimique n'est pas atteint par la présence d'hydrocarbures aromatiques polycycliques. L'objectif d'atteinte du bon état global de cette masse d'eau est fixé à l'année 2027.

##### *4.1.6.2. Qualité des Eaux de Baignade*

La ville de Calais ne possède qu'une seule plage située à proximité directe à l'Ouest du port. Les eaux ont été jugées de, 2007 à 2010, de qualité moyenne (classement en catégorie B) et donc conformes aux normes européennes.

##### *4.1.6.3. Qualité des Cours d'Eau*

Le canal de Calais, qui débouche au niveau du port, fait partie de l'entité « Delta de l'Aa » (masse d'eau de surface « AR 61 ») ; son bon état global (écologique et chimique) est prévu en 2027.

##### *4.1.6.4. Qualité des Masses d'Eaux Souterraines*

Concernant la masse d'eau souterraine FR1014 (Sables du Landénien des Flandres), son état chimique et quantitatif est « bon ». Les objectifs d'atteinte de son état global est estimé pour 2015.

Projet de Reconstruction et Modernisation du Poste 7

P. STEVENOOT Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012

#### **4.1.7. Qualité des Eaux Portuaires**

##### *4.1.7.1. Suivi de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) – 2000 /60 /CE*

Le port de Calais est localisé au niveau de la masse d'eau de transition FRAT03 (Grand Port Macrotidal).

Le potentiel écologique est estimé à 2021 et le bon état chimique en 2027.

##### *4.1.7.2. Analyse de REPOM*

L'évaluation de la qualité des eaux marines et portuaires, sur la période de 2007 à 2009 d'après le Réseau National de Surveillance des Ports Maritimes (REPOM), est inégale.

Une sensible amélioration générale de la qualité des eaux portuaires peut être observée sur l'ensemble de la période d'étude. Cette amélioration reste modérée d'un point de vue bactériologique.

#### **4.1.8. Qualité des Sédiments Portuaires**

Des analyses spécifiques des sédiments situés au niveau du poste Transmanche P7, seront réalisées au moment du chantier, avant les opérations de dragage, afin de respecter les dispositions de l'Arrêté Préfectoral du 11 août 2007.

##### *4.1.8.1. Analyse de REPOM*

Les résultats des analyses de la qualité des sédiments en 2010, montrent tous des bonnes valeurs pour l'ensemble des bassins.

##### *4.1.8.2. Qualité des Sédiments du Bassin Ravisse*

Les valeurs des métaux et PCB, contenus dans les sédiments, sont toutes inférieures au niveau de référence N1. Elles sont considérées « Normales » ou comparables au bruit de fond environnemental.

#### **4.1.9. Patrimoine Naturel**

##### *4.1.9.1. Les sites NATURA 2000 en mer*

- pSIC	Récifs : Gris-Nez - Blanc-Nez	FR 3102003
- SIC	Banc de Flandres	FR 3102002
- SCI	Falaises et pelouses du cap Blanc-Nez	FR 3100477
	du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du mont de Coupe	
- SCI	Falaises du cran aux œufs et du Cap	FR 3100478
	Gris-Nez, dunes du Châtelet, Marais Tardinghem et Dunes de Wissant	
- ZPS	Cap Gris-Nez	FR 3110085
- ZPS	Banc de Flandres	FR 3112006

Projet de Reconstruction et Modernisation du Poste 7

P. STEVENOOT Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012

- ZPS du Platier d'Oye                      FR 3110039

#### 4.1.9.2. Les ZNIEFF

- Dune et plage du Fort Vert            n° 072  
- Dunes de Blériot plage                    n° 169

#### 4.1.9.3. Arrêté de Protection de BIOTOPE

- Les Dunes du Fort Vert                      FR 3800090

#### 4.1.9.4. Les Parcs Naturels Régionaux

- Le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale.

### **4.1.10. Milieu vivant**

Au niveau du port de Calais, les espèces marines présentes sont pour la plupart, des espèces tolérantes et opportunistes, indicatrices d'un milieu perturbé.

Un gradient décroissant d'abondance et de richesse spécifique est observé de l'avant port vers l'arrière port et le bassin Ravisse. Aucune espèce sensible ni patrimoniale n'est recensée.

### **4.1.11. Activités humaines liées aux milieux aquatiques**

#### 4.1.11.1. Activités portuaires

Les travaux sont localisés dans la zone Transmanche du port de Calais.

Les activités concernent l'embarquement et le déplacement pour l'Angleterre à bord de ferries avec plus de 50 départs quotidiens.

#### 4.1.11.2. Activités conchylicoles et aquacoles

Aucune activité de conchyliculture n'est réalisée en face ni à proximité du port de Calais.

#### 4.1.11.3. Activités de pêche et de baignade

Des activités de pêche à la ligne existent au niveau de la jetée Ouest.

L'activité de baignade est pratiquée au niveau de la plage de Calais.

#### **4.1.12. Documents de planification en vigueur**

##### *4.1.12.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie*

Objectifs du SDAGE 2010-2015 :

- Qualité des eaux de surface
- Quantité des eaux de surface
- Qualité et Quantité des eaux souterraines
- Protection et Gestion des zones protégées
- Substances prioritaires et dangereuses.

##### *4.1.12.2. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)*

Le port de Calais appartient au SAGE du « Delta de l'Aa » qui couvre 104 communes sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Le SAGE du Delta de l'Aa a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 Mars 2010.

Cinq orientations stratégiques ont été définies :

- la garantie de l'approvisionnement en eau,
- la diminution de la vulnérabilité aux inondations du territoire des wateringues et de la vallée de la hem,
- la reconquête des habitats naturels (protection, gestion, entretien),
- la poursuite de l'amélioration de la qualité des eaux continentales et marines,
- la communication et la sensibilisation aux enjeux de l'eau et de ses usages auprès de tous les publics.

---

## **4.2. Incidence du projet**

### **4.2.1. Incidences du projet sur la qualité des eaux portuaires et des sédiments**

#### *4.2.1.1. Incidence pendant la phase des travaux*

Trois principaux impacts sont susceptibles d'affecter la qualité des eaux et/ou sédiments pendant les travaux :

- L'augmentation de la turbidité liée aux opérations en contact avec l'eau :
  - la pose et la dépose des enrochements,
  - les opérations de dragage,
  - la mise en place des rideaux palplanches,
  - le rejet d'eau dû au rabattement de la nappe d'eau souterraine pendant la mise en place des contre-rideaux,

- la pollution éventuelle liée à la qualité des sédiments dragués,  
- la pollution éventuelle liée à un déversement accidentel d'huiles et d'hydrocarbures.

#### *4.2.1.1.1. Augmentation de la turbidité*

L'impact négatif des travaux sur la turbidité de l'eau est considéré comme direct moyen et temporaire.

#### *4.2.1.1.2. Risque de pollution due à la qualité des sédiments dragués*

Afin de respecter les dispositions de l'Arrêté Préfectoral du 11 août 2006, relatif à l'autorisation de dragage et d'immersion des produits de dragage du port de Calais, des analyses seront réalisées au moment du chantier avant les travaux.

#### *4.2.1.1.3. Risque de pollution accidentelle due aux hydrocarbures*

Faiblement probable, l'occurrence d'un rejet accidentel aurait un impact négatif, direct, faible sur la qualité des eaux, et faible à négligeable sur les sédiments. De plus, il s'agirait d'un impact direct, mais très temporaire, au droit de la zone de projet.

#### *4.2.1.2. Incidences pendant la phase d'exploitation*

Aucun impact n'est considéré au niveau du poste transmanche n° 7.  
Les enrochements, actuellement en place, sont issus des carrières du Boulonnais ; aucune émission de particules, dans l'air ni par lessivage, n'est attendue.  
Les aménagements réalisés n'auront aucun impact, négatif direct ou indirect, sur la qualité du milieu marin.

### **4.2.2. Incidence du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, les écoulements, le niveau et la qualité des eaux**

#### *4.2.2.1. Incidences sur les cours d'eau*

Aucun impact sur la qualité et la quantité des eaux n'est attendu au niveau du Delta de l'Aa.

#### *4.2.2.2. Incidences sur les eaux souterraines*

Les incidences, sur la nappe, concernent les manipulations des équipements et des véhicules pouvant être à l'origine des pollutions accidentelles.

### **4.2.3. Incidences du projet sur les écosystèmes aquatiques et terrestres avoisinants**

#### *4.2.3.1. Sites NATURA 2000*

Les dragages et les travaux réalisés dans le port, ne porteront pas atteinte aux espèces ou habitats d'intérêt communautaire.

#### *4.2.3.2. ZNIEFF « Dunes et sables du Fort Vert »*

Aucun impact direct ou indirect n'est attendu.

#### *4.2.3.3. ZNIEFF « Dunes de Blériot Plage »*

Aucun impact direct ou indirect n'est attendu.

#### *4.2.3.4. Parc naturel des Caps et marais d'Opale et APB « Les Dunes du Fort Vert »*

Aucun impact direct ou indirect n'est attendu.

#### *4.2.3.5. Milieu vivant*

Les travaux réalisés en contact avec le milieu marin induiront une augmentation temporaire de la turbidité qui n'aura qu'un impact négligeable sur le benthos.  
En phase d'exploitation, aucun impact n'est attendu.

### **4.2.4. Incidences sur le projet, sur les humaines liées aux milieux aquatiques**

#### *4.2.4.1. Incidences sur les activités portuaires*

Aucun impact n'est attendu sur les activités portuaires.

#### *4.2.4.2. Incidences sur les activités de pêche et de baignade*

Aucun impact n'est attendu sur les activités de pêche à la ligne ni sur la baignade.

### **4.2.5. Incidences sur la santé, la sécurité et le cadre de vie**

Il appartiendra, aux entreprises mandataires et à la CCI Côte d'Opale, de faire appliquer les mesures de prévention et d'intervention définies, avant le début des travaux.

## **5. Mesures compensatoires ou Correctives Envisagées**

### **5.1. Mesures Préventives**

Au moment du chantier, avant de commencer les opérations de dragage, des analyses seront réalisées afin de respecter les dispositions de l'Arrêté Préfectoral du 11 août 2007.

Des mesures préventives seront prises afin de diminuer, au niveau des milieux aquatiques :

- l'augmentation de la turbidité et la propagation de MES,
- le risque de pollution de la nappe phréatique par les hydrocarbures,
- l'apparition de macro-déchets.

Les entreprises, chargées d'effectuer les travaux, devront mettre en œuvre un schéma organisationnel du plan d'assurance environnemental. Les mesures de prévention consisteront en particulier à :

- limiter la quantité et la propagation des MES,
- stocker les hydrocarbures dans des cuves à double étanchéité,
- limiter les vidanges d'engins, de cuves et matériels divers à des zones bétonnées étanches, les produits de vidange étant évacués vers des installations de récupération agréées,
- au respect des réglementations appliquées sur le port de Calais en matière de sécurité et d'environnement,
- mise en place de balisages terrestres et maritimes nécessaire au chantier afin d'éviter toutes collisions,
- mise en décharge agréée des déchets de chantier et des débris ou épaves,
- afin de parer toute éventualité de pollution par hydrocarbures, le pétitionnaire s'assurera qu'un kit anti-pollution soit à disposition à proximité du chantier.

L'ensemble de ces mesures limitera l'incidence des travaux sur la qualité du milieu portuaire et de la nappe souterraine, ainsi que du littoral.

### **5.2. Mesures Préventives**

Les mesures suivantes seront mises en place afin de restaurer l'état initial du site suite à :

- une pollution accidentelle due aux hydrocarbures,
- la présence de macro-déchets.

Les entreprises devront, posséder et rendre disponible l'équipement nécessaire à la lutte contre toute pollution accidentelle, tout au long de la phase travaux.

Dans le cas d'une pollution par gazole, pour un volume d'environ 1000 litres, l'équipement sera :

- Barrage flottant type barrière : 100m en section 10 à 15m x 0,60m,
- Barrage de boudins absorbants : 20 sections de 3m,
- Barrage absorbant en rouleau pour chalutage d'une nappe sur une grande étendue :
- 2 rouleaux de 25 à 30m armés sur un bord par un film de polypropylène,

- embarcations à moteur pour travail sur un plan d'eau, mise en place des barrages et éventuellement chalutage des nappes de gazole,
- Benne, bacs, fûts et poubelles étanches et épuisettes ou gaffes pour récupération et stockage des absorbants usagés.

Il convient également d'avoir le matériel nécessaire au retrait des macro-déchets, s'il en existe.

---

### **5.3. Destination des déchets et des matériaux de déconstruction**

L'entreprise aura pour obligation de récupérer, de trier et d'évacuer en déchetterie ou en décharge agréée, les déchets produits pendant toute la durée de la phase travaux.

Le titulaire devra établir un schéma d'organisation et de gestion des déchets dans lequel il s'engagera sur :

- le tri sur site des différents déchets de chantier,
- les méthodes qui seront employées pour ne pas mélanger les différents déchets,
- les centres de stockage et/ou centre de regroupement et/ou usines de recyclage vers lesquels seront acheminés les différents déchets,
- l'information en phase de travaux, du maître d'œuvre quant à la nature et à la constitution des déchets et aux conditions de dépôts envisagées sur le chantier,
- les modalités retenues pour assurer le suivi et la traçabilité,
- les moyens matériels et humains mis en œuvre pour assurer ces divers éléments de gestion des déchets ;

---

### **5.4. Destination des déchets et des matériaux de déconstruction**

Les mesures de prévention et d'intervention pour la santé et la sécurité relèvent des règles appliquées sur tout chantier :

- organisation générale du chantier ; balisage, accès interdit au public (déjà restreint par l'entrée au port de commerce),
- affichage et le respect des règles de sécurité : port des casques anti-bruit, des gants.....,
- affichage des numéros utiles en cas d'accident,
- respect et propreté du chantier,
- utilisation des sanitaires mis à disposition.

## **6. Compatibilité du projet avec le Schéma directeur ou le Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux et de sa constitution à la réalisation des objectifs visés à l'Article L 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'Article D 211-10**

---

### **6.1. Compatibilité avec le SDAGE « Artois Picardie »**

Trois orientations fondamentales sur 34 sont concernées par le projet :

Projet de Reconstruction et Modernisation du Poste 7

P. STEVENOOT Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012

n°19 : intensifier la lutte contre la pollution issue des installations portuaires et des bateaux.

n°21 : préserver les milieux littoraux et marins particuliers, indispensables à l'équilibre des écosystèmes, avec une forte ambition de protection au regard des pressions d'aménagement,

n°28 : assurer une gestion durable des sédiments dans le cadre des opérations de curage et de dragage.

## **La réalisation du projet est en adéquation avec le SDAGE.**

---

### **6-2. Compatibilité avec le SDAGE « Delta de l'Aa »**

Deux orientations sur 5 sont concernées par le projet :

n°3 : La reconquête des habitats naturels (protection, gestion, entretien)

n°4 : La poursuite de l'amélioration de la qualité des eaux continentales et marines

**Le projet est en adéquation avec le SAGE.**

## **7. Moyens de surveillance prévus si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident**

---

### **7-1. En phase travaux**

La surveillance travaux des ouvrages réalisés sera assurée par le maître d'œuvre et les entrepreneurs pendant la période des travaux.

L'entrepreneur aura à assurer l'entretien des voies empruntées par les approvisionnements.

L'ensemble des matériels et matériaux devra être en conformité avec les normes françaises et européennes en vigueur.

Il est imposé aux entrepreneurs, qu'en cas de pollutions accidentelles par hydrocarbures ou tout autre produit dangereux pour l'environnement, de prévenir immédiatement la CCI Côte d'Opale et le Service de la Police des Eaux.

---

### **7-2. En phase d'exploitation**

Après réception des travaux, la surveillance et l'entretien des ouvrages seront à la charge de la CCI Côte d'Opale et de la Région Nord-Pas-de-calais.

## **8. Déroulement de l'Enquête**

---

### **8-1. Cadre Réglementaire**

- Code de l'Environnement partie réglementaire Livre II - titre 1<sup>er</sup>.  
Chapitre 4 notamment les Articles R 24-89 et suivants, concernant la nature des travaux soumis aux rubriques 4120 (Autorisation) et 4130 (Déclaration).
- Code de l'Exploitation Article R 11-4 à R 11-14.

---

### **8-2. Composition du dossier soumis à enquête publique**

Conformément à l'Article R 214-6 du Code de l'Environnement, le dossier de demande d'autorisation comprend :

- Nom et adresse du demandeur.
- Emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés.
- Nature consistante, volume et objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés - Rubriques de la nomenclature concernées.
- Incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, le niveau et la qualité des eaux, y compris le ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques.
- Mesures compensatoires ou correctives envisagées ;
- Compatibilité du projet avec le Schéma Directeur ou le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'Article L 211-1, ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'Article D 211-10.
- Moyens de surveillance prévus et, si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident.
- Eléments graphiques, plans ou cartes et plans utiles à la compréhension des pièces du dossier.

## **9. Organisation et déroulement de l'Enquête Publique**

### **9-1. Organisation de l'enquête**

Désigné en qualité de Commissaire enquêteur et après avoir élargé les différents documents soumis à enquête publique, nous nous sommes tenus en mairie de Calais les:

- lundi 21 mai 2012 de : 9h à 12h,
- mercredi 6 juin 2012 de : 14h à 17h,
- lundi 11 juin 2012 de : 14h à 17h.

En dehors des jours de permanence du Commissaire enquêteur, le dossier d'enquête et le registre ont été tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie :

- du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30.
- La mairie de Calais étant fermée le samedi.

### **9-2. Déroulement de l'enquête**

- le 11 avril 2012: Arrêté Préfectoral portant ouverture de l'enquête publique
- le 9 mai 2012 : réunion avec Mr COLAERT Vincent, Chargé d'opérations Génie civil et Maritime à la CCI Côte d'Opale Port de Calais : responsable du projet.
- le 9 mai 2012 : Mairie de Calais ; visa du dossier d'enquête par le Commissaire enquêteur ; dépôt du registre d'enquête paraphé.
- le 21 mai 2012 : ouverture du registre par Monsieur MIGNONET Philippe, Adjoint au Maire.
- le 21 mai 2012 : de 9h à 12h, Permanence.
- le 6 juin 2012 : de 14h à 17h, Permanence.
- le 11 juin 2012 : de 14h à 17h, Permanence.
- le 11 juin 2012 : clôture du registre par Monsieur MIGNONET Philippe.
- le 18 juin 2012 : réunion avec Monsieur COLAERT Vincent de la CCI Côte d'Opale Port de Calais.

## **Publicité**

*L'avis d'enquête a fait l'objet :*

- ✓ d'un affichage par la CCI Côte d'Opale Port de Calais:
  - au siège de la CCI, 24 Boulevard des Alliés
  - au bâtiment de la CCI – outillage public du port, 54 Quai de la Loire
  - à l'accueil du Bassin de plaisance
  - au hall d'entrée du Terminal Transmanche.

✓ d'un affichage par la ville de Calais :

- en mairie
- au Service Urbanisme
- au Centre Administratif
- au Centre Technique
- au Service Communication
- sur la digue Gaston Berthe
- au quai de la Colonne
- à la sortie autoroute : accès ferry
- au pont Vétillard
- au phare Boulevard des Alliés.

### *Affichage contrôlé par le Commissaire enquêteur*

#### Publications dans les journaux régionaux:

- La Voix du Nord du vendredi 11 mai 2012
- Nord Littoral du vendredi 11 mai 2012
- La Voix du Nord du vendredi 25 mai 2012
- Nord Littoral du vendredi 25 mai 2012.

#### Publication sur le site Internet de la Chambre de Commerce

Adresse : <http://www.calais-port.fr/category/actualites/>

## **10. PERMANENCES ET ANALYSE DES OBSERVATIONS**

Permanence du lundi 21 mai 2012 de 9h00 à 12h00 en mairie de Calais :

*- aucune visite, aucune observation portée au registre.*

Permanence du mercredi 6 juin 2012 de 14h00 à 17h00 en mairie de Calais :

*- aucune visite, aucune observation portée au registre.*

Permanence du lundi 11 juin 2012 de 14h00 à 17h00 en mairie de Calais :

*- aucune visite, aucune observation portée au registre.*

## **Accueil lors des permanences**

Les locaux et les moyens mis à la disponibilité du Commissaire enquêteur, en mairie de Calais, ont été satisfaisants.

La Mairie de Calais a accueilli convenablement le public et le Commissaire enquêteur.

**Le 22 juin 2012**

**Le Commissaire enquêteur**

**P. STEVENOOT**

Projet de Reconstruction et Modernisation du Poste 7

P. STEVENOOT Enquête publique du 21 mai 2012 au 11 juin 2012