



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Lille, le 25 JUIN 2013

**Avis de l'Autorité environnementale**

**Objet : avis de l'Autorité environnementale relatif à la réhabilitation du perré Risban au port de Calais**

Réf : 2013-04-28-536

Le projet de réhabilitation du perré Risban au port de Calais est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 10°d (ports et installations portuaires, y compris ports de pêche) du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement.

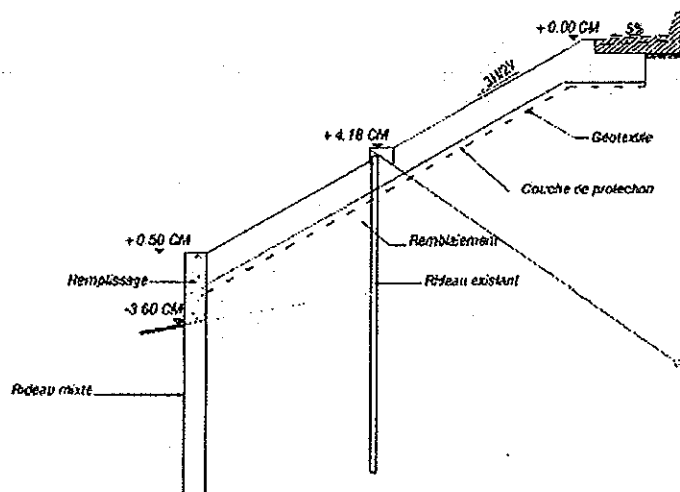
En application de l'article L 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de l'étude d'impact du 13 mars 2013 ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 25 avril 2013.

**1. Présentation du projet**

La Région Nord Pas-de-Calais envisage la reconstruction du perré Risban, ouvrage de soutènement délimitant le chenal d'accès au port Ouest de Calais, dans un objectif de sécurité de la navigation et du personnel d'exploitation amené à intervenir sur la voie de service surplombant le perré.

L'état dégradé de l'ouvrage et ses caractéristiques techniques ne permettent pas d'assimiler l'opération à une réparation et ont conduit le maître d'ouvrage à retenir la construction d'un rideau mixte autostable à 7 mètres devant le rideau existant maintenu en place (ci-dessous une coupe du projet).



Il est prévu de traiter l'ensemble du perré, sur environ 400 mètres de long.

Les travaux consisteront :

- au déplacement de sédiments sur une bande de 7 mètres devant le rideau existant, soit un volume de 11 000 m<sup>3</sup> qui sera immergé dans la zone destinée à recevoir des dragages d'entretien du port de Calais,
- en la mise en place d'un rideau de palplanches, équipé d'une protection cathodique anti-corrosion,
- au comblement de l'interstice entre le nouveau et l'ancien rideau par du sable,
- en la pose d'enrochements stabilisant la partie haute du talus,
- et en la reconstitution du chemin de service.

## **2. Qualité de l'étude d'impact**

L'étude d'impact répond aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les projets « connus » (ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale ou une enquête publique au titre de la loi sur l'eau) sont pris en compte.

Les incidences sur les sites Natura 2000 sont traitées : absence d'impact négatif sur les sites d'importance communautaire « Falaises et pelouses du Cap Blanc Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du Mont de Couples », situé à 5,7 km, « Récifs Gris-Nez blanc-Nez » et sur la zone de protection spéciale « Cap Gris-Nez », situés à 10 km.

En phase de fonctionnement de l'ouvrage, les impacts seront faibles du fait d'une reconstruction quasiment à l'identique dans un environnement très artificialisé :

- les effets sur la sécurité de la réduction du chenal de navigation sont traités à la source, dans le cadre de l'analyse des variantes ;
- le rehaussement de 50 centimètres de la voie de service répond aux évolutions des niveaux marins au regard du changement climatique ;
- l'aspect de l'ouvrage, situé en Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), a été convenu avec l'Architecte des Bâtiments de France qui préconise une finition plane des enrochements posés en talus.

L'étude d'impact aurait pu communiquer des cotes marines représentatives permettant d'appréhender la visibilité du rideau de palplanches à marée basse.

La phase travaux est potentiellement plus sensible du fait de travaux maritimes dans un espace confiné. L'étude d'impact propose des mesures correctrices telles que :

- la confirmation de la qualité de sédiments par sondages avant immersion (les analyses réalisées périodiquement concluent à une bonne qualité des sédiments du chenal, inférieure au seuil de référence N1 de l'arrêté d'août 2006),
- le suivi d'une colonisation du perré par la biodiversité,
- l'établissement par les entreprises d'un schéma d'organisation et de gestion des déchets.

Ces mesures correctrices apparaissent pertinentes.

Si l'étude d'impact précise que les travaux seront réalisés par voie nautique, les modalités d'acheminement des matériaux (palplanches et enrochements essentiellement) ne sont toutefois pas définies.

### **3. Prise en compte effective de l'environnement**

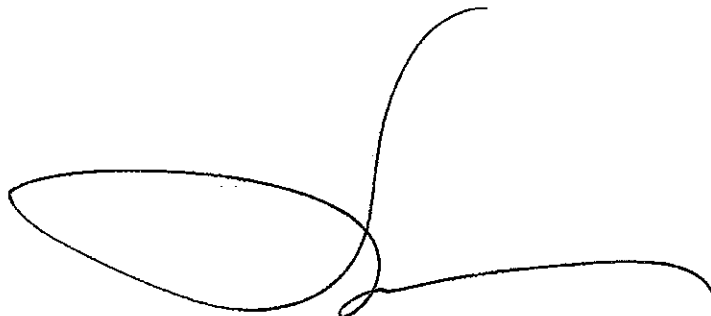
Le projet est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de Calais et le Schéma de gestion des eaux du delta de l'Aa.

Les exigences de la phase travaux se conforment à la réglementation en vigueur en ce qui concerne les nuisances sonores (limitation des plages de chantier) et les exigences de qualité des eaux de baignade (interdiction d'immersion des produits de dragages en juillet et août comme prescrit dans l'arrêté préfectoral du 11 août 2007).

### **Conclusion**

L'étude d'impact du projet de réhabilitation du perré Risban est conforme aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle permet d'identifier les principaux enjeux environnementaux du projet et de mesurer ses impacts résiduels, principalement provisoires pendant la réalisation des travaux.

Comme le permet l'article 53 du code des marchés publics, l'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans les critères de choix des entreprises la valeur environnementale de l'offre (préservation des ressources naturelles et approvisionnements de matériaux à moindre bilan carbone).



Dominique BUR