

**Enquête publique relative à  
l'autorisation de dragages d'entretien pluriannuel  
du port de La Rague**

COMMUNES DE MANDELIEU-LA-NAPOULE ET THÉOULE-SUR-MER

**ENQUÊTE N°2000002/06  
DU 15 JANVIER AU 18 FÉVRIER 2021**

**1/2 Rapport d'enquête**

**2/2 Conclusions et avis**

---

**REMIS À L'AUTORITÉ ORGANISATRICE  
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER  
DES ALPES-MARITIMES  
LE 27 MARS 2021**

FRANÇOISE ROUXEL, COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

---

Rapport d'enquête (1/2)

Conclusions et avis (2/2)

sont les deux documents indissociables remis par le Commissaire Enquêteur à l'Autorité organisatrice de l'enquête et au Président du tribunal administratif de Nice.

## 1/2 Rapport d'enquête

### 1. LE CONTEXTE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

#### 1.1. L'objet et le cadre juridique de l'enquête publique

- 1.1.a. Un projet de dragages d'entretien soumis à autorisation au titre de la loi sur l'Eau (p.3)
- 1.1.b. Un dossier de demande d'autorisation exigeant une étude d'incidence environnementale (p.6)
- 1.1.c. Une enquête publique dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale (p.6)
- 1.1.d. Les textes législatifs et réglementaires de référence (p.8)
- 1.1.e. L'Autorité organisatrice de l'enquête publique et la désignation du Commissaire Enquêteur (p.8)

#### 1.2. La nature et les caractéristiques du projet

- 1.2.a. Un port de plaisance niché dans le creux du vallon de la Rague (p.9)
- 1.2.b. Le cadre juridique du port de La Rague et les acteurs du projet (p.13)
- 1.2.c. Les motifs des besoins de dragages d'entretien (p.16)
- 1.2.d. L'estimation des besoins et de leur montant financier (p.18)
- 1.2.e. Les opérations de dragage (p.23)

#### 1.3. La prise en compte de l'environnement du projet

- 1.3.a. Des sites remarquables et protégés dans les environs du port de La Rague (p.26)
- 1.3.b. Des herbiers de posidonies et le Parc marin Esterel Théoule à proximité immédiate (p.29)
- 1.3.c. La compatibilité du projet avec des politiques européennes, nationale et supra-régionale (p. 31)

### 2. L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

#### 2.1. La préparation de l'enquête publique

- 2.1.a. Le calendrier des préparatifs (p.33)
- 2.1.b. La constitution du dossier d'enquête (p.35)

#### 2.2. Le déroulement et le bilan de l'enquête publique

- 2.2.a. L'Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique (p.39)
- 2.2.b. L'information du public (p.39)
- 2.2.c. La fréquentation et les observations du public (p.41)
- 2.2.d. La clôture de l'enquête et la remise du Procès-verbal de synthèse (p.42)

#### 2.3. Le Procès-verbal de synthèse et le Mémoire en réponse

- 2.3.a. Question relative à l'intitulé de l'enquête publique (p.43)
- 2.3.b. Question relative à l'avis "Eau"(p.44)
- 2.3.c. Question relative à l'encadrement des opérations de dragage autorisées (p.44)
- 2.3.d. Question relative au point de partage entre dragages d'entretien et d'approfondissement (p.45)
- 2.3.e. Question relative aux hauteurs d'eau à retrouver (p.46)

Entre la décision de désignation du Commissaire Enquêteur et la remise du présent rapport d'enquête à l'Autorité organisatrice, il s'est écoulé plus d'un an. Cette durée, anormalement longue, tient à la désorganisation du processus de préparation de l'enquête publique en 2020, dû, en particulier, au contexte de la pandémie de Covid-19 et des mesures générales sanitaires prises pour y faire face.

Cette situation limitante, non seulement en termes de déplacements et d'activités, mais plus largement de vitalité des populations et des territoires, a aussi très probablement influé sur le déroulement de l'enquête elle-même : aucune personne ne s'est présentée durant toute la durée de l'enquête, hors ou durant les permanences du Commissaire Enquêteur, ou n'a transmis d'observation par mail ou par courrier.

Le Commissaire Enquêteur regrette l'absence du public lors de l'enquête publique, d'autant plus que la préparation de celle-ci avait été compliquée.

## 1. LE CONTEXTE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 1.1. L'objet et le cadre juridique de l'enquête publique

#### 1.1.a. Un projet de dragages d'entretien soumis à autorisation au titre de la loi sur l'Eau

La Société d'exploitation du port de La Rague (SEPR) souhaite pouvoir réaliser des travaux de dragage d'entretien du port de plaisance situé sur les communes de Mandelieu-La-Napoule et de Théoule-sur-Mer.

Ces travaux répondent au besoin de maintenir les hauteurs d'eau dans les bassins et la passe du port, de sorte à permettre la libre circulation des embarcations en poste à flot. Or, ces hauteurs d'eau ont tendance à diminuer du fait des dépôts de matériaux apportés par la mer ou charriés par le fleuve côtier de la Rague dont l'embouchure, busée sur 200 m environ, est située dans le petit bassin au fond du port.

Constatant l'hypersédimentation du petit bassin et la nécessité de réaliser des dragages d'urgence à la suite d'épisodes pluvieux intenses, le porteur du projet, la Société d'exploitation du port de La Rague, souhaite engager des travaux de dragage d'entretien réguliers du petit bassin. Elle envisage au besoin le dragage du grand bassin et de la passe, qui n'ont jusqu'à présent jamais été dragués.

Le porteur du projet explique que les besoins en dragage sont difficiles à planifier, puisqu'ils dépendent du volume de matériaux déposés par la mer et le fleuve côtier, eux-même soumis aux effets du climat. C'est pourquoi il a choisi d'inscrire les opérations de dragage dans une approche globale. Il évalue à 35 000 m<sup>3</sup> le volume maximal à draguer sur 10 ans, durée maximale de l'autorisation délivrée.

Le remaniement des sédiments lors des opérations de dragage est susceptible de modifier physiquement, chimiquement et microbiologiquement le milieu marin du fait de la remobilisation des éléments et particules associés, de surcroît parfois contaminés et pathogènes. C'est pourquoi les opérations de dragage font partie des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) qui relèvent du champ d'application de la loi sur l'Eau du 30 décembre 2006 qui vise à mieux préserver et restaurer les milieux aquatiques et à préserver la santé des populations.

Les opérations de dragage peuvent relever de l'entretien, de l'approfondissement, de l'aménagement de nouvelles aires portuaires. En fonction du type de dragage, de son envergure et de la technique utilisée, la procédure sera différente. Mais toutes les opérations de dragage en milieu marin - ainsi que le devenir des sédiments dragués -, sont soumises à instruction par les Services de l'État au titre de la loi sur l'Eau et soit à déclaration soit à autorisation, en application des articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 du Code de l'environnement.

**EXTRAIT DE LA NOMENCLATURE DES OPÉRATIONS SOUMISES À AUTORISATION OU À DÉCLARATION - ARTICLE R.214-1**

Titre IV - Impacts sur le milieu marin

4.1.3.0. Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin :

1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent (A) ;

2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent :

...

I.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m<sup>3</sup> (A) ;

II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m<sup>3</sup> (D) ;

...

L'autorisation est valable pour une durée qui ne peut être supérieure à dix ans. L'autorisation prend également en compte les éventuels sous-produits et leur devenir.

Le tableau annexé à l'article R.214-1 du Code de l'environnement fixe plus précisément les seuils de déclenchement des régimes de déclaration et d'autorisation et les niveaux de référence N1 et N2. Ces niveaux sont établis au regard du niveau de danger que les opérations présentent et de la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques. Cette évaluation repose sur des critères normatifs relatifs au volume des sédiments dragués ou rejetés, à la composition des sédiments vis-à-vis de niveaux de référence définis dans l'arrêté ministériel du 9 août 2006, et à la distance par rapport aux zones conchylicoles ou de cultures marines.

La nomenclature qui s'applique au projet de dragages d'entretien du port de La Rague est celle en vigueur au moment du dépôt de dossier de demande "IOTA" auprès du Service maritime de la Direction départementale des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes en juillet 2019. Elle correspond à celle établie par l'arrêté ministériel du 9 août 2016 "relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse des rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins...", complétée par l'arrêté ministériel du 23 décembre 2009 relatif au tributylétain (TBT) contenu dans les peintures antisalissure à base d'étain, et par l'arrêté ministériel du 8 février 2013 relatif aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

La nomenclature IOTA de l'Arrêté ministériel du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins a été réformée par l'arrêté ministériel du 30 juin 2020 applicable à compter du 1er septembre 2020.

Pour les dossiers déposés antérieurement à cette date, les modalités de procédure demeurent associées à la nomenclature de 2006. Tel est le cas du dossier de demande d'autorisation environnementale de la Société d'exploitation du port de La Rague enregistrée par la DDTM des Alpes-Maritimes le 30 juillet 2019. Le porteur du projet peut toutefois retirer son dossier et le déposer en application de la nouvelle nomenclature.

Concernant le port de La Rague, le rapport d'analyse, établi par le Laboratoire spécialisé Eurofins<sup>1</sup> à partir de 30 prélèvements de sédiments répartis sur six zones d'échantillonnage en février et mars 2019 dans le port de La Rague, a mis en évidence des teneurs en zinc supérieures à la valeur seuil N1, mais surtout des teneurs en cuivre, en TBT et en HAP parfois très supérieures à la valeur seuil N2, en particulier dans les sédiments prélevés dans le petit bassin et à sa sortie.

Le tableau ci-après est un extrait de celui relatif aux teneurs en matériaux polluants relevés sur l'ensemble des six zones d'échantillonnage (cf. p.73 du dossier de Demande d'autorisation). Les zones 3 et 4 présentent les teneurs les plus élevées trouvées dans le port de La Rague (cf. plan d'échantillonnage p.19).

<sup>1</sup> Le laboratoire Eurofins-Environnement est accrédité par le COFRAC et agréé par le ministère en charge de l'environnement.

**PORT DE LA RAGUE. RÉSULTATS DES PRÉLÈVEMENTS DE SÉDIMENTS DU 21 MARS 2019**

**SUBSTANCES SUPÉRIEURES AUX NIVEAUX N1 OU N2**

	Port de La Rague échantillon 3 Teneur µg/k	Port de La Rague échantillon 4 Teneur µg/k	Niveau N1	Niveau N2
Cuivre	<b>641</b>	<b>237</b>	45	<b>90</b>
Zinc	338	141	<b>276</b>	552
HAP - Acénaphène	<b>1 000</b>	3,9	15	<b>260</b>
HAP - Fluorène	<b>860</b>	14	20	<b>280</b>
HAP - Phénanthrène	<b>2 200</b>	100	240	<b>870</b>
HAP - Anthracène	190	45	<b>85</b>	590
HAP - Fluoranthène	<b>3 500</b>	140	600	<b>2 850</b>
HAP - Pyrène	<b>2 500</b>	130	500	<b>1 500</b>
HAP - Benzo(a)anthracène	<b>1 700</b>	78	260	<b>930</b>
HAP - Chrysène	<b>1 900</b>	65	380	<b>1 590</b>
HAP - Benzo(b)fluoranthène	<b>3100</b>	140	400	<b>900</b>
HAP - Benzo(k)fluoranthène	<b>1 100</b>	64	200	<b>400</b>
HAP - Benzo(a)pyrène	<b>2 300</b>	100	430	<b>1 015</b>
HAP - Dibenzo(a,h)anthracène	1 100	52	<b>60</b>	1 160
HAP - Benzo (g,h,i)pérylène	2 000	110	<b>1 700</b>	5 650
HAP - Indéno(1,2,3,cd) pyrène	1 800	80	<b>1 700</b>	5 650
TBT	<b>660</b>	220	100	<b>400</b>

Source : Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L241-6 du Code de l'environnement, Dragages d'entretien du port de La Rague, Société d'exploitation du port de La Rague, juillet 2019

En conséquence, ces travaux de dragage d'entretien relèvent du régime de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau, de sa traduction réglementaire en l'article R.214-1 du Code de l'environnement et de sa rubrique 4.1.3.0, puisque "la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2" et "comprise entre les niveaux de référence N1 et N2" pour l'un au moins des éléments qui y figurent".

Le dossier remis au Commissaire Enquêteur fait aussi parfois référence à la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature des opérations qui soumet au régime de la demande d'autorisation "les travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin d'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 €" :

- L'objet de l'enquête publique dans le courrier de demande de désignation du Commissaire Enquêteur et en en-tête des registres d'observation mis à disposition du public durant l'enquête, mentionnent textuellement la rubrique 4.1.2.0, sans la citer ;
- Le titre du Dossier de demande d'autorisation ne porte que sur des dragages d'entretien et son contenu ne traite pas des travaux d'aménagement portuaire et d'ouvrages projetés. Mais l'estimation financière des travaux de dragage est supérieure à 1 900 000 €.

### **1.1.b. Un dossier de demande d'autorisation exigeant une étude d'incidence environnementale**

Les dispositions générales concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement correspondant aux articles R.122-1 et R.122-2 du Code de l'environnement, indiquent que "sauf dispositions contraires, les travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations, quels que soient les projets auxquels ils se rapportent, ne sont pas soumis à l'évaluation environnementale. Le tableau annexé à l'article R.122-2 précise dans sa rubrique n° 25 que les projets de "dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin" sont soumis à examen au cas par cas, donc susceptibles d'être soumis à étude d'impact.

L'article R.122-3-1 précise la composition du dossier s'appliquant au projet relevant d'un examen au cas par cas : "Le maître d'ouvrage décrit les caractéristiques de l'ensemble du projet, y compris les éventuels travaux de démolition, les incidences notables que son projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et la santé humaine ainsi que, le cas échéant, les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire ses probables effets négatifs notables. Il mentionne, le cas échéant, les termes des plans ou programmes pertinents relatifs aux mesures et caractéristiques des projets susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs de projets sur l'environnement ou la santé humaine."

**Le dossier de demande d'autorisation d'un projet IOTA soumis à la nomenclature "Eau" doit comprendre une étude d'incidence environnementale** dont le contenu est fixé par l'article R.181-14 du Code de l'environnement. L'étude d'incidence n'est pas très différente de l'étude d'impact. La principale différence est que l'étude d'incidence ne fait pas état des solutions alternatives et de leurs impacts potentiels (en dehors des projets soumis à la loi sur l'Eau).

**Le pétitionnaire a choisi de procéder à une étude d'impact directement sans passer par la phase d'examen au cas par cas. Ce choix implique la saisine de l'Autorité environnementale pour avis.**

Le Dossier de demande d'autorisation de dragages d'entretien de la Société d'exploitation du port de La Rague, datée de juillet 2019, comporte 5 pièces et des annexes :

- Un résumé non technique ;
- La lettre de demande correspondant à la description du port et du projet de dragage d'entretien ;
- La rubrique de la nomenclature concernée ;
- L'étude d'incidence valant étude d'impact ;
- L'étude des risques ;
- Des annexes relatives aux résultats des analyses de sédiments et de l'herbier de posidonies.

Le Dossier a été réceptionné par la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) des Alpes-Maritimes - Service maritime, le 30 juillet 2019. Au sein du Service maritime, le Service chargé de la police de l'eau est compétent pour instruire le dossier de demande d'autorisation.

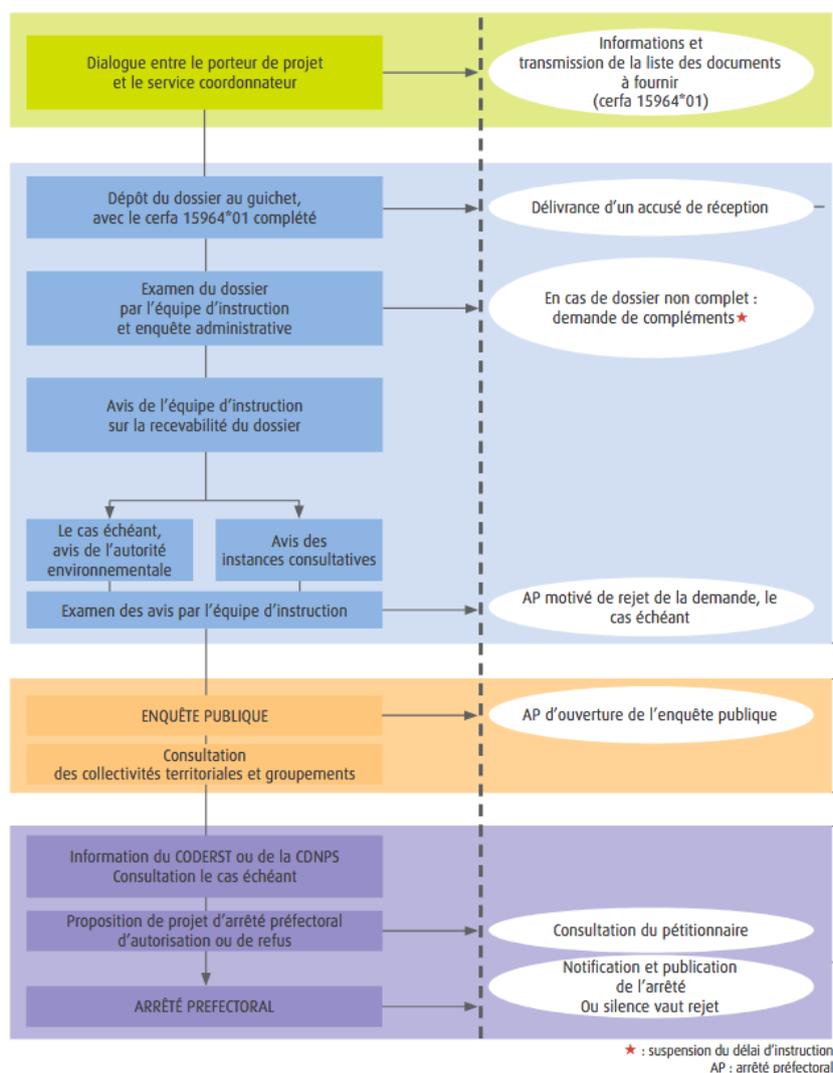
### **1.1.c. Une enquête publique dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale**

Dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement, c'est-à-dire de la volonté de simplifier les démarches administratives des porteurs de projet et de faciliter l'instruction des dossiers par les Services de l'État, **tous les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à autorisation sont concernés par la procédure d'autorisation environnementale unique, devenue depuis le 1er mars 2017, la procédure de droit commun.**

La procédure d'autorisation environnementale est encadrée par les articles L.181-1 et R.181-1 et suivants du Code de l'environnement. Elle s'applique, notamment, pour tous les projets IOTA soumis à autorisation. Elle se déroule en trois phases :

- La phase d’instruction du dossier de demande d’autorisation environnementale ;
- La phase d’enquête publique (si dossier recevable à l’issue de la phase d’examen) ;
- La phase de décision prise par l’autorité administrative compétente.

### LES TROIS PHASES DE LA PROCÉDURE DE L’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE



Source : Guide cadre Eval\_Impact des projets d'activités et d'aménagements en milieu marin méditerranéen. Recommandation des services instructeurs. DREAL PACA et Occitanie, juin 2018

Dans le cadre de l’instruction du dossier de Demande environnementale, ont été sollicités les avis de :

- L’Agence régionale de santé (ARS). Elle a rendu un avis favorable, en date du 31 octobre 2019 ;
- La Direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement (DREAL PACA). Elle a rendu un avis favorable, avec réserve que des compléments relatifs à la valorisation et à l’élimination des déchets soient apportés, en date du 25 septembre 2019. Ces compléments ont été apportés en partie par la Société d’exploitation du port de La Rague, en date du 4 novembre 2019 ;
- Le Pôle Risques naturels et technologiques de la DDTM des Alpes-Maritimes. Il a indiqué n’avoir pas d’observations particulières sur le projet, en date du 6 septembre 2019. Il a précisé que les principaux risques seront présents au moment des travaux en raison des risques marins et de mouvements de terrain et que la phase chantier devra nécessairement faire l’objet d’une vigilance accrue.

Le dossier de demande d’autorisation environnementale ayant ainsi été complété, il a été déclaré recevable par le service instructeur de la DDTM des Alpes-Maritimes, permettant d’engager la deuxième phase de la procédure, l’enquête publique.

### **1.1.d. Les textes législatifs et réglementaires de référence**

#### **• TEXTES RELATIFS À L'AUTORISATION "LOI SUR L'EAU" ET AU MILIEU MARIN**

- Articles L.211-1 à L.211-14 du Code de l'environnement relatifs au régime général et la gestion de la ressource en eau. Référence principale à la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006, transposant en droit français, la directive-cadre européenne sur l'eau (DCE) n°60 du 23 octobre 2000 ;

- Articles L.219-9 à L.219-18 du Code de l'environnement relatifs au Plan d'action pour le milieu marin (PAMM). Références principales à la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement national pour l'environnement et la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages transposant en droit français la directive-cadre européenne sur la Stratégie pour le milieu marin (DCSMM) du 17 juin 2008 ;

- Articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-6 - et son tableau associé - du Code de l'environnement relatifs aux régimes d'autorisation ou de déclaration (des installations, ouvrages, travaux et activités regroupés sous le sigle IOTA) et à la composition du dossier de demande ;

- Arrêté ministériel du 9 août 2006 "relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins..." en application du décret du 17 juillet 2006 ;

- nomenclature complétée par arrêtés ministériels du :

- 23 décembre 2009 portant sur le seuil de contamination des sédiments par le TBT,

- 8 février 2013 portant sur le seuil de contamination des sédiments par les HAP.

#### **• TEXTES RELATIFS AUX ÉTUDES D'IMPACT**

- Articles L.122-1 à L.122-5 et articles R.122-1 à R.122-14 du Code de l'environnement relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement. Références principales aux ordonnances du 3 août 2016 modifiant les règles applicables à l'évaluation environnementale et les procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Ordonnances ratifiées par la loi du 2 mars 2018.

#### **• TEXTES RELATIFS À L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

- Articles L.181-1 L.181-23 et R.181-1 à R.181-56 du Code de l'environnement soumettant tout projet "IOTA" soumis à autorisation à la procédure d'autorisation environnementale et donc d'enquête publique. Référence principale à l'ordonnance du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale.

#### **• TEXTES RELATIFS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

- Articles L123-1 à L123-18 et articles R123-1 à 123-27 du Code de l'environnement relatifs au champ d'application et aux mesures d'organisation des enquêtes publiques.

### **1.1.e. L'Autorité organisatrice de l'enquête publique et la désignation du Commissaire Enquêteur**

Le dossier de demande d'autorisation ayant été déclaré recevable par le service instructeur coordonnateur de l'État, le Préfet des Alpes Maritimes a saisi par courrier, en date du 21 janvier 2020, le Tribunal administratif pour désigner un commissaire enquêteur.

Par lettre en réponse du président du tribunal administratif de Nice, en date du 4 février 2020, Madame Françoise ROUXEL a été désignée en qualité de Commissaire Enquêteur sur la liste d'aptitude des commissaires enquêteurs des Alpes-Maritimes 2020.

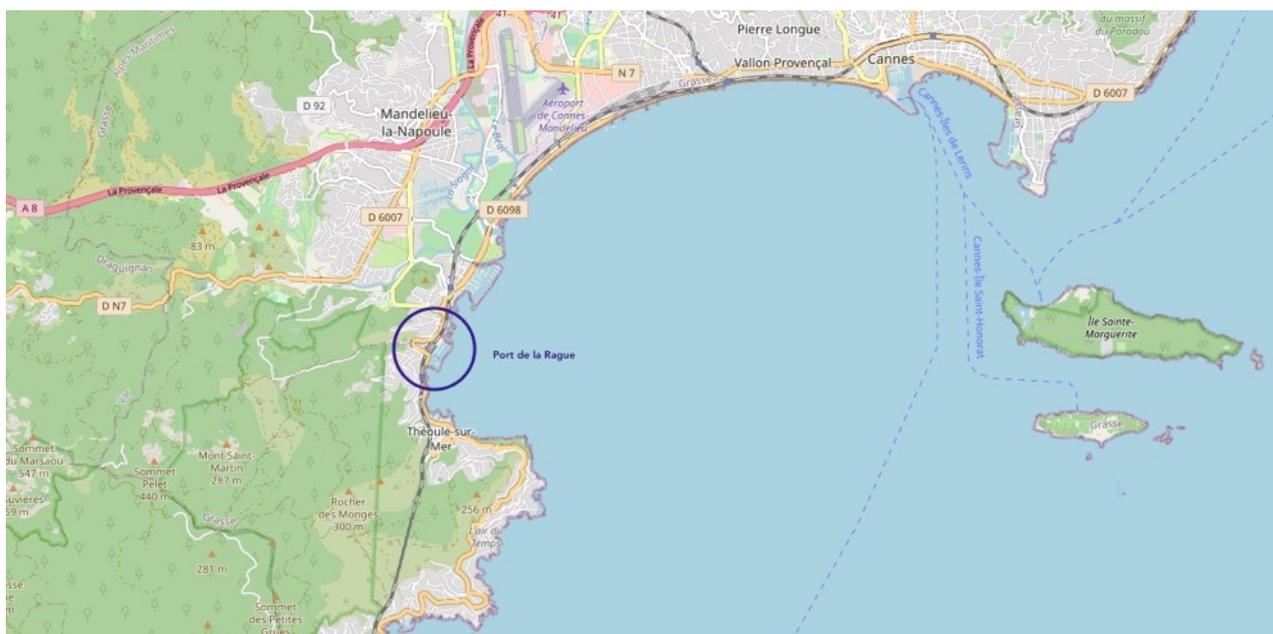
J'ai déclaré sur l'honneur, par courrier, en date du 10 février 2020, ne pas être intéressée à l'opération, à titre personnel ou en raison de mes fonctions. Par délégation du préfet des Alpes-Maritimes, le Service maritime de la Direction départementale des territoires et de la mer est l'autorité organisatrice de l'enquête publique faisant l'objet du présent rapport.

## 1.2. La nature et les caractéristiques du projet

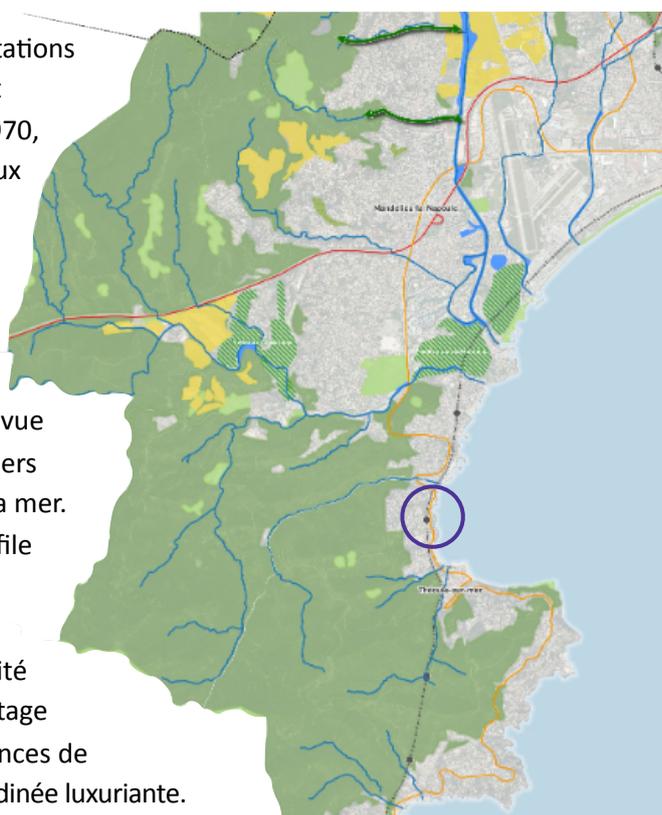
### 1.2.a. Un port de plaisance niché dans le creux du vallon de la Rague

Le port de plaisance de La Rague est située à l'ouest du Golfe de la Napoule, en lisière de la commune de Mandelieu-La-Napoule et de Théoule-sur-Mer.

Ces deux communes font partie des 5 communes de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins. Elles en constituent "la bande littorale" avec Cannes mais en diffèrent sensiblement du fait d'une population moins nombreuse, et d'un paysage moins urbain. C'est surtout le cas de Théoule-sur-Mer, de petite taille (1 040 ha/ 1 413 habitants INSEE 2017), plus contrainte par le relief de l'Esterel et à l'écart des axes principaux de la circulation de transit.



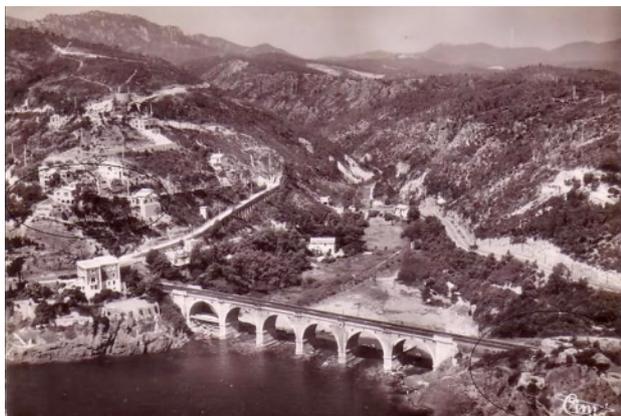
Si toutes deux sont considérées comme des stations balnéaires en raison de l'importance de l'habitat et des équipements touristiques depuis les années 1970, Théoule-sur-Mer, dans sa petite baie, et adossée aux contreforts de l'Esterel, a mieux conservé son trait de côte naturel peu propice à la construction des marinas et autres complexes estivaux plutôt attirés par le relief plus plat de Mandelieu-La-Napoule. Elle n'a pas échappé cependant au mitage des résidences secondaires, se cherchant chacune une vue sur la mer, en grignotant progressivement les derniers versants des monts de l'Esterel qui tombent dans la mer. Le paysage du vallon de la Rague, par lequel se faufile le fleuve côtier pour rejoindre la mer depuis le mont Saint-Martin dans l'Esterel, témoigne du contraste entre le milieu naturel forestier inhabité de ses versants escarpés et peu ensoleillés et le mitage des versants sud et vue sur mer parsemé de résidences de villégiature souvent masquées par une végétation jardinée luxuriante.





La bande côtière est ensuite totalement artificialisée par une succession de ports de plaisance et de plages aménagées, stabilisées par des épis rocheux et des digues.

Le port de plaisance de La Rague s'est installé dans l'estuaire du fleuve côtier éponyme. Il conserve un cadre pittoresque grâce à sa position nichée entre des vallons escarpés aux couleurs rougeoyantes. Mais l'estuaire de la Rague n'est plus, en raison du busage du cours d'eau pour l'aménagement du port ; la route en corniche, qui le contournait, fait à présent le détour d'un parking ; le viaduc ferroviaire à six arches qui le franchissait surplombe aujourd'hui les bassins à flot, le port à sec et le chantier naval.



Le port de La Rague date de la fin des années 1960. A l'époque, un premier bassin sous le viaduc avait été creusé et complété par une digue, des quais et des appontements. En 1977, le port s'était équipé d'une aire de carénage, prise partiellement sur le petit bassin. En 2005, un épi de 60 m de long avait été construit pour protéger la passe d'entrée située à l'ouest du port. Un quai intérieur y avait été adossé permettant d'accueillir des bateaux dédiés à la moyenne et grande plaisance. L'aire de carénage avait été agrandie et confortée par un chantier naval. Sous le viaduc, un terre-plein avait été aménagé pour du stationnement, limitant l'accès au petit bassin sous une seule arche.

Le port de La Rague est ainsi constitué de :

- **Un plan d'eau d'environ 5 ha de part et d'autre du viaduc ferroviaire :**
  - en amont, le petit bassin, d'une surface d'environ 6 000 m<sup>2</sup>. Il comprend 5 quais et 116 postes d'amarrage pour des bateaux entre 6 et 8 m de long,
  - en aval, le grand bassin, d'une surface d'environ 44 000 m<sup>2</sup>. Il comprend 9 quais et 302 postes d'amarrage pour des bateaux entre 8 m et 30 m de long selon les quais, dont le quai n°16 réservé aux

navires dits de "grande plaisance" entre 25 m et 40 m de long,

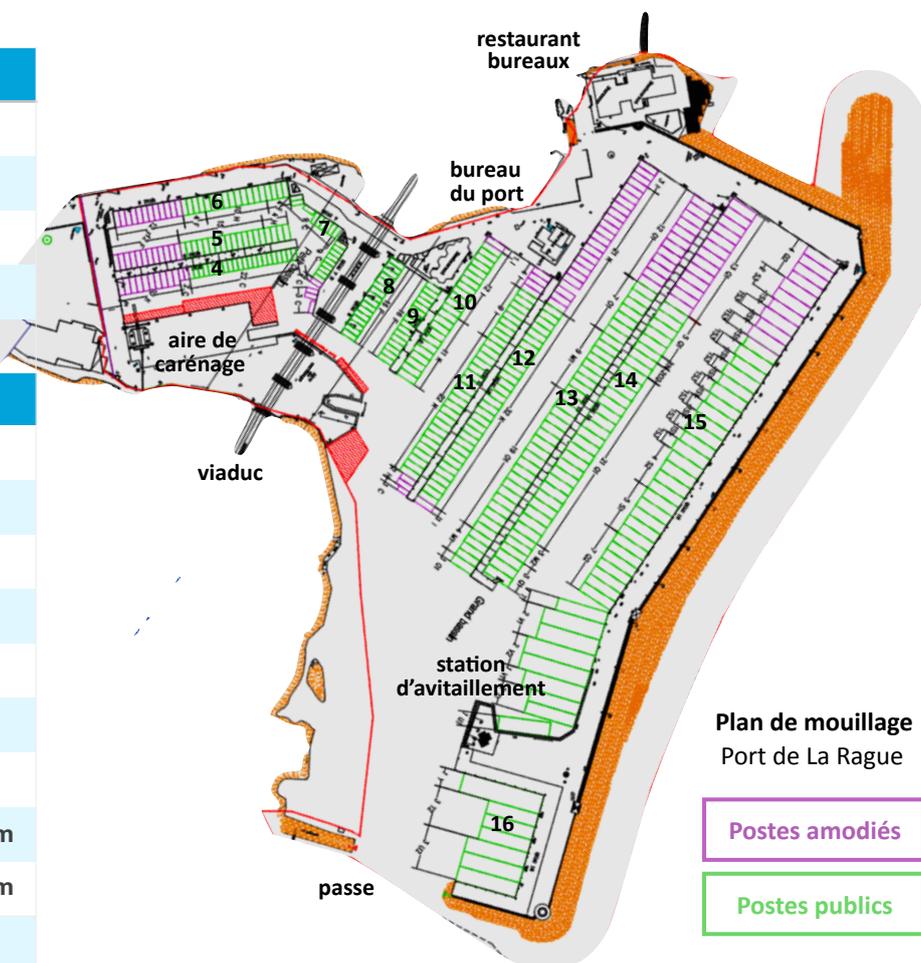
- le chenal et la passe ;

- La grande digue et les épis pour protéger les bassins et la passe de la houle et du vent ;
- L'aire de carénage et le chantier naval (travelift 20t et 70t, grue 10t) ;
- La voirie et terre-plein, un bar-restaurant, le Bureau du port et le bureau du chantier naval.



L'ensemble couvre une surface d'environ 10 ha<sup>2</sup> au sein de la limite de concession (trait orange) telle que définie dans le plan de mouillage dressé par la Société d'exploitation du port de La Rague en 2015 (cf. ci-dessous).

Petit bassin		
Quai 4	34	6-8 m
Quai 5	31	8 m
Quai 6	30	8 m
Quai 7	9	6 m
Quai 7 B	13	6 m
Grand bassin		
Quai 8	16	8 m
Quai 9	16	8 m
Quai 10	24	10 m
Quai 11	38	10 m
Quai 12	57	10 m
Quai 13	52	12 m
Quai 14	48	14 m
Quai 15	47	18-30 m
Quai 16	7	25-40 m
<b>Total</b>	<b>422</b>	



Il convient encore d'ajouter plusieurs équipements et aménagements qui sont hors ou de part et d'autre de la limite de concession, mais qui sont indissociables de l'activité du port :

- Une emprise supplémentaire d'environ 1 ha entre le petit bassin et la boucle de la route départementale Rd6098 affectée à :

- un parking d'accès réservé aux usagers du port,
- un port à sec où sont entreposés les bateaux pour entretien et pour hivernage (50 places à terre),
- deux hangars /ateliers de réparation navale d'environ 1 000 m<sup>2</sup> au sol (Arié de Boom Services) ;

- Face au quai n°7 du petit bassin, de l'autre côté de la voie d'accès au port, un bâtiment R+1 d'environ 250 m<sup>2</sup> offrant des commodités sanitaires au rez-de-chaussée et une salle de réunion au 1er étage, notamment pour les associations du port ;

- En lisière du port et de la plage sablée de La Rague (800 m<sup>2</sup>, plage concédée), un complexe hôtelier (Riviera beach hôtel) adossé à la falaise et vue mer en terrasse, comprenant au rez-de-chaussée des locaux commerciaux (bar-restaurant, vente matériel nautique, agence immobilière), les locaux du centre nautique et du club de plongée.

Le nombre des postes d'amarrage indiqués dans la Notice explicative du dossier d'enquête publique est de 423 postes d'amarrage. Le tableau ci-dessus en compte 422.

<sup>2</sup> Calcul effectué par le Commissaire Enquêteur avec les outils de cartographie en ligne du site Géoportail mise en oeuvre par l'IGN.



### 1.2.b. Le cadre juridique du port de La Rague et les acteurs du projet

Cet ensemble d'installations sur quelque 11 ha peut être perçu comme une marina privée, du fait du relief et des modalités d'accès au port de La Rague. La route en corniche se situe à environ 15 m au-dessus de la mer et descend en forte pente jusqu'à environ 5 m dans un virage serré. Une bretelle discrète permet d'accéder au port en provenance de Théoule-sur-Mer, puis une barrière levante en limite l'accès. Une seconde bretelle permet de sortir du port en direction de Mandelieu-la-Napoule. Un passage sous la route relie le port à un parking sur l'autre, point de départ aussi de la piste Dfci (défense contre les incendies) des Mineurs, le long de la Rague, avant qu'elle ne soit busée.

**Le port de La Rague est néanmoins un espace public, dépendant du domaine public maritime de l'État, qui en est propriétaire.**

Comme pour de nombreux ports de plaisance construits à l'époque, l'État a cédé l'occupation temporaire et l'exploitation du port de La Rague à deux sociétés privées, la Société nautique et balnéaire de La Rague (SNBR) et la Société foncière du port de La Rague (SFPG) en contrepartie de leur participation financière aux travaux d'aménagement du port et d'un droit d'amarrage pour les actionnaires donnant lieu à un contrat d'amodiation de longue durée.

**Les postes de mouillage et d'amarrage amodiés sont au nombre de 315 sur 422/423 postes d'amarrage, soit 75% des capacités d'accueil du port de La Rague. Il reste plus ou moins 25 % des postes pour la partie publique du port.**

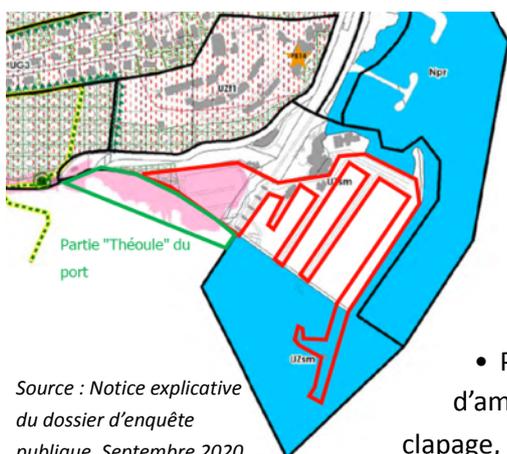
La convention et le cahier des charges de la concession du port de La Rague, signés entre l'État et les deux sociétés concessionnaires, furent applicables à compter du 1er janvier 1972<sup>3</sup>.

**La concession du port de La Rague établie pour une durée de 50 ans s'achève le 31 décembre 2021.**

Le régime juridique des concessions d'installations portuaires de plaisance relève d'un enchevêtrement complexe de textes et de règles qui régissent la gestion des ports maritimes. Elle a beaucoup évolué ces dernières décennies, surtout en raison de la décentralisation de l'État et de la protection de l'environnement. Nous ne retiendrons ici que trois textes essentiels :

- Par effet de la loi de décentralisation du 22 juillet 1983 et du décret d'application du 8 décembre 1983 relatif au transfert de compétences aux collectivités locales en matière de ports et voies d'eau, la compétence de l'État a été transférée aux communes. Mais l'État demeure propriétaire et conserve son pouvoir régalien (émetteur de normes, pouvoir d'instruction et de contrôle, décision de création et d'extension de port...).

**Les collectivités locales de Mandelieu-La-Napoule et de Théoule-sur-Mer sont les autorités compétentes et concédantes solidaires pour le port de La Rague au prorata de la superficie du port sur leur territoire respectif** depuis le 26 juin 1984. La majeure partie de l'emprise portuaire est sur le territoire communal de Mandelieu-La-Napoule, une partie minime du port à sec et de l'aire de carénage se situant sur le territoire de Théoule-sur-Mer.



Source : Notice explicative du dossier d'enquête publique. Septembre 2020

- Par effet de la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral du 3 janvier 1986, qui reprend les principaux axes de la directive nationale du 25 août 1979 sur le sujet, les espaces remarquables terrestres et marins sont protégés par un principe d'inconstructibilité et les espaces proches du rivage, par un principe d'inconstructibilité limitée. Ils concernent particulièrement les projets immobiliers compris dans l'enceinte d'un port de plaisance ;

- Par effet de la loi sur l'Eau du 30 décembre 2006, les travaux d'aménagement portuaire, ainsi que les activités de dragage et de clapage, sont soumis, lorsque l'autorisation est requise, à enquête publique puis si elle est accordée à son issue, sont arrêtés par arrêté préfectoral les prescriptions nécessaires, les moyens de surveillance et les modalités de contrôle et d'intervention en cas d'incident ou d'accident. La loi sur l'Eau impose la présente enquête publique.

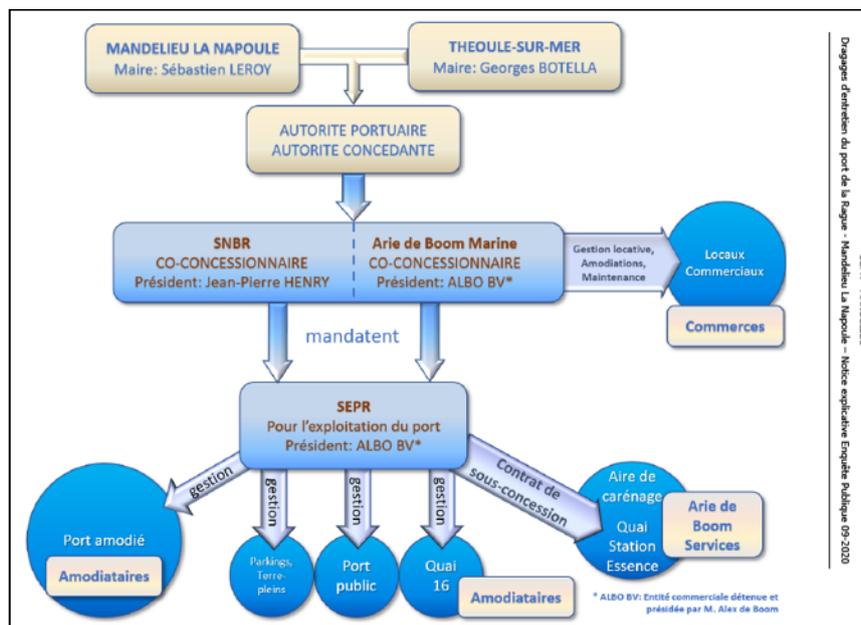
Depuis 50 ans, plusieurs avenants au contrat de concession initial de 1971 ont été signés entre les autorités compétentes (État puis collectivités locales) et les concessionnaires. Les attributions, charges et contreparties entre les deux sociétés concessionnaires ont également évolué :

- En 1970, la Société nautique et balnéaire de La Rague (SNBR) a la jouissance exclusive des postes de mouillage et d'amarrage susceptibles d'être amodiés aux personnes physiques et morales ayant participé au financement des ouvrages. La Société foncière du port de La Rague (SFPR) a l'exploitation du port public et la jouissance exclusive des môles, terre-pleins et appontements, et qui sont susceptibles d'être amodiés dans le cadre d'activités commerciales en rapport avec l'exploitation du port ;

- En 1977, la SNBR et la SFPR mandatent la Société d'exploitation du port de La Rague (SEPR), filiale de la SFPR pour exploiter les postes d'amarrage de la partie publique du port, la darse pour élévateur de bateaux et l'aire de carénage (2 700 m<sup>2</sup>). Cette aire a ensuite été portée à 3 000 m<sup>2</sup> puis à 4 500 m<sup>2</sup> ;

<sup>3</sup> Arrêté préfectoral du 2 août 1971

- En 1978, le Groupe Arie de Boom rachète les actions de la SFPR. La société Arie de Boom devient sous-concessionnaire pour l'aire de carénage ;
- En 1999, la SFPR fait l'objet d'une fusion-acquisition par sa société mère Arie de Boom Marine.



Le schéma ci-dessus, inséré dans la Notice explicative du dossier d'enquête publique, montre la segmentation actuelle des droits et des obligations selon les parties du port de La Rague. Cet aspect de la gestion du port, et aussi son état physique, son organisation fonctionnelle, ses services actuels et les perspectives d'évolution des besoins, font l'objet d'une mission d'audit et d'assistance en cours de réalisation. Les communes de Mandelieu-La-Napoule et de Théoule-sur-Mer, autorités concédantes et compétentes solidaires, ont confié cette mission à l'été 2020 au groupement de bureaux d'études Ey, CREOCEAN, WINCH, dans la perspective de la fin de concession fin 2021. Cette mission consiste à réaliser :

- Un bilan technique, juridique et réglementaire de l'actuelle concession ;
- des études prospectives qui permettront de caractériser :
  - les besoins du service portuaire et de la plaisance à un horizon de 10 /20 /30 ans ;
  - l'amélioration de l'organisation et de la performance du service,
  - l'amélioration des prestations et des infrastructures et superstructures portuaires,
  - les perspectives d'évolution et d'amélioration des infrastructures et superstructures portuaires,
  - les impacts ou travaux envisageables vis-à-vis des effets de submersion marine,
  - le mode de gestion du port le plus approprié ;
  - les conditions financières de la future exploitation du port, avec une étude prospective de comptes prévisionnels d'exploitation. Cette simulation comprendra différents scénarii en fonction du modèle de gestion des places (%garantie d'usage, location dynamique et annuelle...) ;
- L'assistance aux collectivités locales dans la gestion de fin du contrat en cours, et dans l'organisation du processus à mettre en œuvre selon le mode de gestion choisi pour l'exploitation.

Le Groupement d'études a remis son premier rapport technique en novembre 2020. Il a été transmis au Commissaire Enquêteur, à sa demande, en cours d'enquête publique.

**C'est dans ce contexte de transition qu'intervient le projet de dragages d'entretien pluriannuel du port étudié par la Société d'exploitation du port de La Rague, demandeur de l'autorisation.**

### 1.2.c. Les motifs des besoins de dragages d'entretien

#### L'HYPERSÉDIMENTATION DU BASSIN PORTUAIRE, SES CAUSES ET SES CONSÉQUENCES

L'apport de matériaux, via l'exécutoire de la Rague débouchant au fond du petit bassin du port, et de sables de mer en provenance de la passe, fait que les hauteurs d'eau deviennent progressivement incompatibles avec les besoins bathymétriques pour la bonne exploitation du port.

Ces sédiments sont composés de sables grossiers, de sables fins, de limons grossiers et d'argiles dans des proportions variables selon leur localisation dans le port, ainsi que le montrent les résultats des prélèvements effectués en juin 2017 (échantillons A - B), en février 2019 (échantillon 0) et en mars 2019 (échantillons 1 - 2 - 3 - 4 - 5- 6).

Les sédiments au fond de mer où sont amarrés les grands navires à proximité immédiate de la passe (échantillons A et B), sont composés le long du quai pour moitié de sables fins tandis qu'à l'inverse contre l'épi perpendiculaire se sont plutôt accumulés des sables grossiers.

Les sédiments déposés entre les quais 13, 14 et 15 sont davantage composés de sables fins à proximité du quai (échantillon 6) qu'à l'extrémité des pontons (échantillon 1) où ils se mélangent dans la même proportion que les sables grossiers. La composition des sédiments au fond du chenal dans le grand bassin (échantillon 2) est à peu près identique à celle de l'échantillon 1. Les sédiments prélevés dans les bassins 9, 10, 11, 12 (échantillon 5) plus proches du terre-plein sous le viaduc, ont quasiment la même composition pour moitié de sables fins que l'échantillon 6.

Dans le petit bassin, en amont du viaduc, la composition des sédiments varie plus sensiblement selon la zone. A proximité du fond du port et à proximité de l'exutoire, les sables grossiers composent pour moitié les sédiments (échantillon 0) et sont visibles à l'œil nu. Les limons sont les plus présents dans le port à proximité de l'aire de carénage (échantillon 3) mais en quantités à la baisse en sortie du petit bassin où les sables grossiers dominent à nouveau (échantillon 4).



Source : Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L241-6 du Code de l'environnement, Dragages d'entretien du port de La Rague, SEPR, juillet 2019



Le petit bassin est une zone d'hypersédimentation des matériaux charriés par la Rague et nécessite non seulement l'entretien régulier des ses hauteurs d'eau mais parfois des interventions d'urgence.

Ce fut le cas suite aux fortes pluies de novembre et décembre 2019 où l'épaisseur des matériaux apportés s'élevait à 1 m sur environ 500 m<sup>2</sup>. La hauteur d'eau restante pour la circulation des bateaux n'y était plus que de 45 cm à 70 cm.

Au-delà de cette zone de 500 m<sup>2</sup>, le relevé bathymétrique effectué par la Société Seaviews indiquait des hauteurs d'eau de 1,40 m et 2 m dans le petit bassin. Environ 400 m<sup>3</sup> de sables et de limons avaient dus être retirés pour restaurer la libre circulation des embarcations et l'écoulement des eaux pluviales du bassin versant. Cette opération, bien que n'étant pas soumise à déclaration compte tenu du faible volume à extraire (moins de 500 m<sup>3</sup>) et du montant prévisionnel des travaux (inférieur à 160 k€), avait

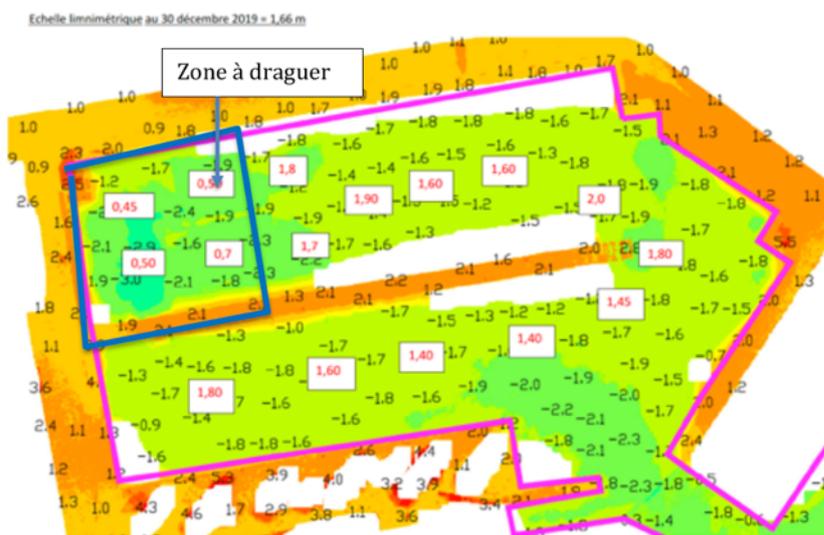


Figure 4 : Levés SEAVIEWS et "Port" dans le bassin

été encadrée par la DDTM des Alpes-Maritimes<sup>4</sup>. L'opération de dragage s'était déroulée en mai-juin 2020 (après le confinement pour raison sanitaire).

#### LA POLLUTION DES EAUX ET LA TOXICITÉ DES SÉDIMENTS DU PORT

L'analyse physico-chimique des sédiments au fond des eaux du port a révélé des pollutions importantes dans la partie intérieure du port que constitue le petit bassin et aussi dans la partie la plus intérieure du grand bassin à proximité du terre-plein sous le viaduc, où sont amarrés les bateaux des quais n°8, n°9, n°10 et n°11. Ont été trouvées dans les sédiments :

- **Des teneurs élevées en azote**, carbone organique, phosphore, dans les sédiments prélevés au fond du petit bassin, indiquant des apports de matière organique en décomposition charriées par la Rague jusqu'à son exutoire (échantillons 0 et 3) ;

- **Des teneurs élevées en cuivre**, biocide utilisé dans les peintures, supérieures aux valeurs seuil N2, dans les sédiments prélevés dans le fond du petit bassin et aussi dans le grand bassin, au niveau des quais n°8, n°9, n°10 et n°11 (échantillons 0, 3, 4 et 5) ;

- **Des teneurs élevées en tributylétain (TBT)**, biocide utilisé dans les opérations de lessivage et de peinture des carènes, supérieures aux valeurs seuil N2, dans les sédiments prélevés à proximité de l'aire de carénage, au niveau du quai 4 et dans une moindre mesure au niveau des quais 7 et 7 B (échantillons 3 et 4) ;

- **Des teneurs élevées en hydrocarbures (HAP)**, et dans une moindre mesure, des teneurs en zinc et en polychlorobiphényles (PCB), supérieures aux valeurs seuil N2, dans les sédiments prélevés au niveau du quai n°4, indiquant **des écoulements en provenance très probable de l'aire de carénage à proximité immédiate**,

Le niveau de contamination des sédiments et des eaux du port de La Rague a impliqué qu'une demande d'autorisation soit déposée et suivie, si jugée recevable, d'une enquête publique (cf. p.5).

<sup>4</sup> P. REBOUILLON, Rapport d'interprétation. Qualité des matériaux. Port de La Rague. Janvier 2020. Document communiqué par la SEPR au Commissaire Enquêteur.

Echantillon	La Rague A	La Rague B	La rague 0	La rague 1	La rague 2	La rague 3	La rague 4	La rague 5	La rague 6	Valeurs seuils	
Date	16/06/2017	16/06/2017	05/02/2019	21/03/2019	21/03/2019	21/03/2019	21/03/2019	21/03/2019	21/03/2019	N1	N2
Matières sèches (%)	59,5	58,6	55,9	61,3	54,7	45,8	56,6	54,3	58,6		
Masse volumique (g/cm3)	1,69	1,77	1,51	1,54	1,65	1,33	1,56	1,4	1,67		
Perte au feu à 550°C (%)	4,24	3,20	7,9	2,97	3,74	9,68	4,1	4,48	3,51		
Carbone Organique Total (C.O.T.(%))	0,52	0,55	3,23	0,52	0,45	4,16	2,63	0,66	0,4		
Azote Kjeldahl (g/kg poids sec)	< 0,5	1	1,9	< 0,5	< 0,5	1,9	1,0	1,0	0,7		
Phosphore total (mg/kg poids sec)	432	461	622	1320	854	685	713	1290	1390		
<b>GRANULOMETRIE (%) dans la fraction inférieure à 2mm</b>											
Sables grossiers 200-2000µm	49,92	21,26	51,75	37,49	41,64	10,51	53,56	25,88	17,84		
Sables fins 63-200µm	27,78	53,42	11,86	37,30	39,74	27,47	16,99	55,55	59,59		
Limons grossiers 20-63µm	12,46	15,18	18,31	13,09	11,04	31,87	14,20	9,49	11,63		
Limons fins 2-20µm	8,56	8,54	15,88	10,54	6,62	26,58	13,36	7,86	9,46		
Argiles <2µm	1,28	1,60	2,19	1,57	0,95	3,57	1,89	1,23	1,49		
<b>METAUX (mg/kg de sédiment sec)</b>											
Aluminium	8470	7100	10100	6090	7790	8780	7800	7100	6860		
Arsenic	9,35	9,24	18,6	9,2	8,9	16,0	14,6	9,8	9,6	25	50
Cadmium	< 0,1	< 0,1	0,18	< 0,10	< 0,10	0,26	< 0,10	< 0,10	< 0,10	1,2	2,4
Chrome	16,8	15,2	22							90	180
Cuivre	33,4	30,3	342	41,7	43,2	641	237	97,6	62,4	45	90
Mercurure	< 0,1	< 0,1	0,16	< 0,10	< 0,10	0,29	0,14	< 0,10	< 0,10	0,4	0,8
Nickel	8,21	7,44	14,2	7,75	8,47	10,6	8,76	7,73	8,78	37	74
Plomb	11,7	11,9	40,5	10,6	10,8	62,8	29,7	13,7	43,6	100	200
Zinc	64,2	53,5	224,0	73,5	59,0	338,0	141,0	77,7	95,1	276	552
<b>POLYCHLOROBIPHENYLS -PCB (µg/kg de sédiment sec)</b>											
Congénère 28	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1	5	10
Congénère 52	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1	2,3	< 1	< 1	< 1	5	10
Congénère 101	< 1	< 1	1,6	< 1	< 1	8,9	2,4	1,4	< 1	10	20
Congénère 118	< 1	< 1	2,6	< 1	< 1	9,9	2,7	1,3	< 1	10	20
Congénère 138	< 1	< 1	4,1	< 1	< 1	17,0	4,7	1,6	1,6	20	40
Congénère 153	< 1	< 1	5,4	< 1	< 1	17,0	4,1	1,6	2,0	20	40
Congénère 180	< 1	< 1	2,5	< 1	< 1	6,2	1,5	< 1	< 1	10	20
<b>HYDROCARBURES POLYAROMATIQUES -HAP (µg/kg de sédiment sec)</b>											
Naphtalène	24	5,7	5,5	4,6	3,8	92	12	5,9	4,7	160	1130
Acénaphthylène	8	8,3	11	3,6	7,1	36	9,2	< 2,2	2,5	40	340
Acénaphthène	3,4	9,7	2,8	< 2,2	< 2,1	1000	3,9	2,3	3,9	15	260
Fluorène	2,9	14	4	< 2,2	< 2,1	860	14	8,4	3,9	20	280
Phénanthrène	25	28	40	12	13	2200	100	38	11	240	870
Anthracène	8,4	15	15	2,7	6,6	190	45	100	3,7	85	590
Fluoranthène	88	71	110	28	49	3500	140	42	22	600	2850
Pyène	68	59	77	22	39	2500	130	30	18	500	1500
Benzo(a)anthracène	56	57	53	< 2,2	33	1700	78	21	15	260	930
Chrysène	54	55	41	19	38	1900	65	21	14	380	1590
Benzo(b)fluoranthène	74	51	41	28	61	3100	140	39	24	400	900
Benzo(k)fluoranthène	42	23	23	21	36	1100	64	18	11	200	400
Benzo(a)pyrène	82	73	70	19	46	2300	100	23	19	430	1015
Dibenzo(a,h)anthracène	30	11	19	7,9	14	1100	52	14	8	60	1160
Benzo(g,h,i)perylène	71	37	47	16	40	2000	110	25	13	1700	5650
Indéno(1,2,3 cd)pyrène	79	39	41	11	33	1800	80	20	14	1700	5650
<b>ORGANOSTANNIQUES (µg/kg de sédiment sec)</b>											
T.B.T.	2,4	2,4	170	16	5	660	220	28	40	100	400
Note : Valeur inscrite en noir < N1											
Valeur inscrite en bleu > N1 et < N2											
Valeur inscrite en rouge > N2											

Source : Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L241-6 du Code de l'environnement, Dragages d'entretien du port de La Rague, Société d'exploitation du port de La Rague, juillet 2019

Les résultats des analyses<sup>5</sup> des sédiments prélevés dans la zone des 500 m<sup>2</sup> du petit bassin à draguer suite aux épisodes pluvieux de novembre et décembre 2019, indiquent des "teneurs en azote, carbone organique, perte au feu et phosphore relativement faibles indiquant peu de matière organique en décomposition dans les sédiments et des apports principalement en matières minérales par le bassin versant charriées par la Rague. Toutes les teneurs dosées sont inférieures au seul N1 de l'arrêté du 9 août 2006."

#### 1.2.d. L'estimation des besoins de dragage et de leur montant financier

Le Dossier de Demande d'autorisation de juillet 2019 fait état d'un volume à draguer d'environ 35 000 m<sup>3</sup> pour le dragage de l'ensemble du port considérant que :

- "Aucun dragage d'entretien dans l'ensemble du bassin portuaire n'a été réalisé depuis des années";
- "Les hauteurs d'eau vont en diminuant et ceci principalement dans le bassin Ouest (petit bassin) recevant les apports du fleuve côtier éponyme, la Rague";
- "Cette situation récurrente et plus contraignante d'année en année laisse envisager des difficultés prochaines pour la libre circulation des navires";

<sup>5</sup> Analyses effectuées par le laboratoire agréé Eurofins et insérées dans le Rapport d'interprétation P. Rebouillon. Janvier 2020

- "Afin de pallier les premières gênes et d'anticiper sur l'envasement du port, le gestionnaire projette le dragage d'entretien du port dans son intégralité, ou pas suivant les nécessités et avec un phasage dont il tiendra l'administration au courant tout au long de la validité de son autorisation de dragage" ;

- "Aucun autre moyen que le dragage n'est connu et efficace à ce jour".

La Notice explicative du dossier d'enquête élaborée par la SEPR et datée de septembre 2020 indique que "le grand bassin n'a jamais été dragué, et n'aura certainement pas besoin de dragage d'entretien si, durant les années à venir, les apports par la mer restent à l'identique de ceux que le gestionnaire a l'habitude de gérer et si le petit bassin joue bien son rôle de zone de sédimentation. Ceci renforce l'intérêt des dragages d'entretien de la zone au droit de l'exutoire de la Rague."

L'estimation du volume de 35 000 m<sup>3</sup> est calculée en distinguant trois zones "au regard de la qualité des matériaux et des besoins en dragage" :

- La zone A, correspondant au petit bassin et à la partie la plus intérieure du grand bassin recouvrant les quais 8, 9, 10 et 11.
- La zone B, correspondant au chenal, au quai 16 à proximité immédiate de la passe du port, et à la passe du port, de part et d'autre des épis.
- La zone C, correspondant aux quais 12, 13, 14, 15 du grand bassin.



Zones	A	B	C
Epaisseur de sédiment à draguer (m)	1,0 (Zone hyper sédimentation) 0,5 (Ailleurs)	0,5	1,0 à 2,0 (Passe d'entrée et entrée) 0,5 (Ailleurs)
Surface de la zone (m2)	12 000	28 000	12 500
Volumes (m <sup>3</sup> )	9 000	14 000	12 000
Hauteurs d'eau moyennes souhaitées	1,6 à 2	3 à 4,5	4,5

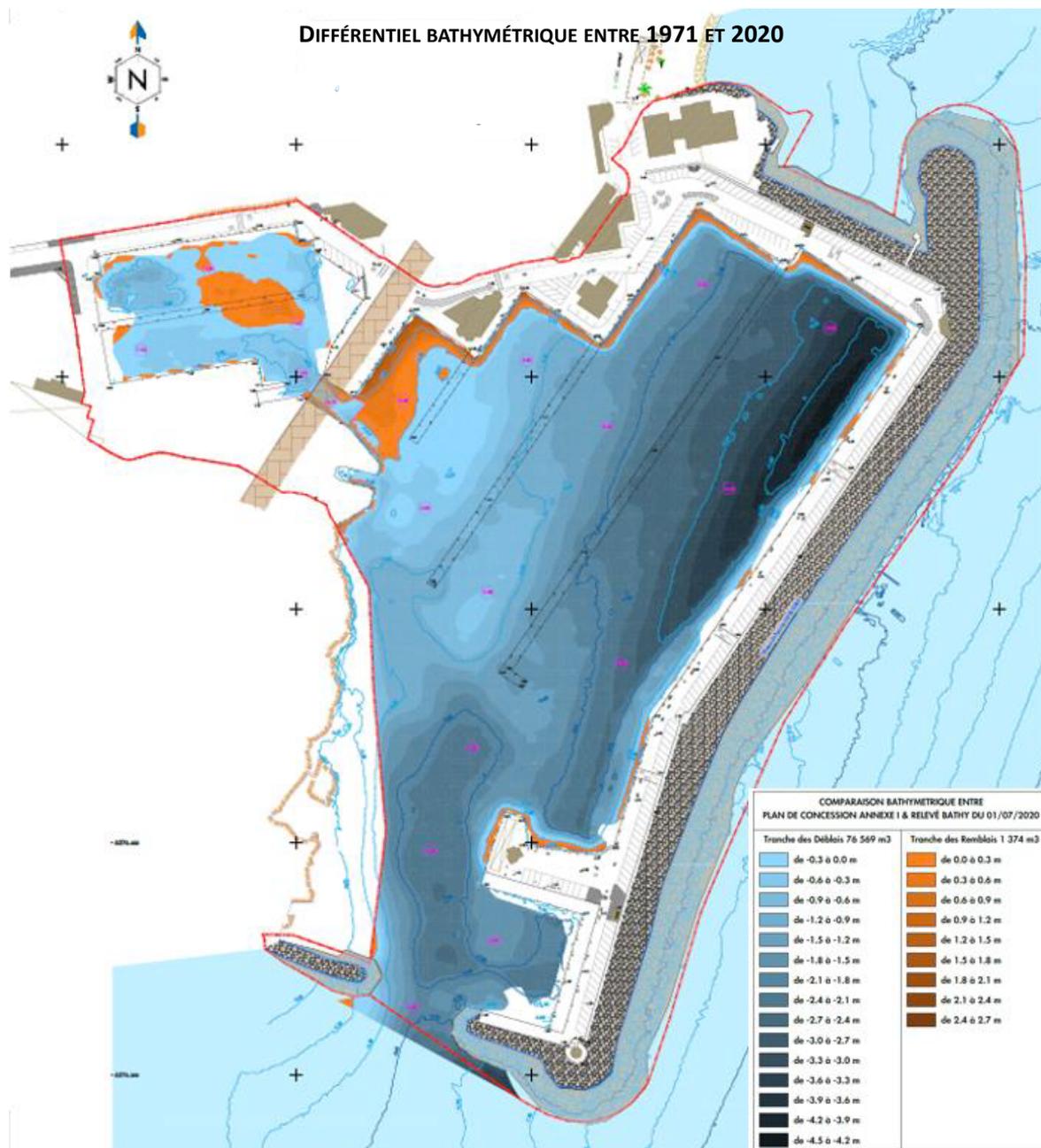
*Source : Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L241-6 du Code de l'environnement, Dragages d'entretien du port de La Rague, Société d'exploitation du port de La Rague, juillet 2019*

Les estimations du volume total de 35 000 m<sup>3</sup> et de la répartition entre la zone A (9 000 m<sup>3</sup>), la zone B (14 000 m<sup>3</sup>) et la zone C (12 500 m<sup>3</sup>) sont **des indications "par excès"**, selon la Notice explicative du Dossier d'enquête (p.12),"car étant

dans le régime de la demande d'autorisation, il convient de dimensionner les travaux pour les quantités maximales possibles dans le port suivant les surfaces exploitées."

Le Résumé non technique du Dossier de demande d'autorisation de dragages d'entretien fait état, non pas de 35 000 m<sup>3</sup> mais de 15 000 m<sup>3</sup>. Ces 15 000 m<sup>3</sup> pourraient correspondre à un dragage annuel de la moitié du petit bassin (3 000 m<sup>2</sup>) sur une épaisseur de 0,50 m pendant 10 ans. Mais ce n'est pas le calcul effectué pour estimer les besoins du petit bassin. Et la Notice explicative du Dossier d'enquête mentionne le volume de 35 000 m<sup>3</sup>. Néanmoins, cette probable "coquille" a eu pour effet de servir de référence à l'avis favorable émis par la DREAL PACA dans le cadre de la phase d'instruction du Dossier de demande d'autorisation.

Au-delà de ce découpage du port en trois zones d'opérations de dragage, il n'est énoncé aucune planification formalisée et même envisagée des travaux. Il est seulement indiqué dans le Résumé technique du Dossier de demande d'autorisation, que "Afin d'adapter le plan de dragage aux besoins et de représenter un montant financier acceptable pour le gestionnaire, le dragage du port est prévu en plusieurs



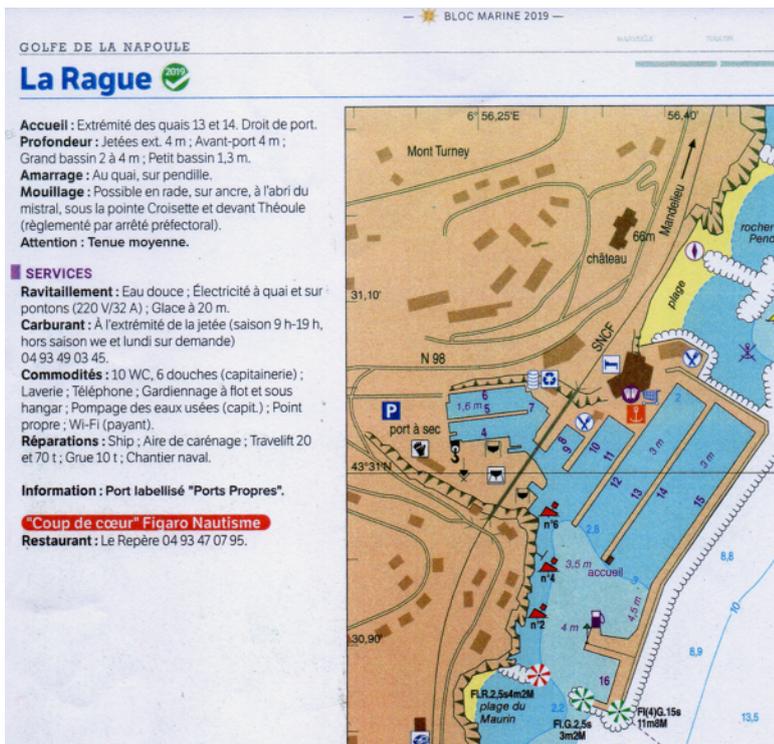
plusieurs opérations durant les dix années de l'autorisation. Chantiers qui devraient être successifs durant ces années, sous réserve de l'évolution des bathymétries et de la capacité financière." Il est indiqué par ailleurs que la société gestionnaire envisage soit de draguer le port en une opération, soit de projeter ces travaux en plusieurs opérations...

Le plan de dragage évoqué ne semble pas relever d'une démarche de planification. Ce paradoxe apparent est justifiée par les aléas climatiques : "Les apports étant conditionnés, produits, générés par le pluvial, il est difficile, voire hasardeux de planifier les dragages d'entretien".

**Le Dossier d'enquête publique ne contient aucun plan de dragage pluriannuel, ni même pour l'année en cours.**

### LES HAUTEURS D'EAU À RESTAURER

La question, essentielle lorsqu'il s'agit de dragages d'entretien et par différence avec des dragages d'approfondissement, pose ici problème dans la mesure où les hauteurs d'eau de référence sont des valeurs indicatives, "annoncées" et "souhaitées", sans explication.



Les hauteurs d'eau à restaurer sont des "hauteurs d'eau moyennes souhaitées" pour chaque zone A, B, C (cf. plan p.19) avec des écarts à la moyenne : de 1,6 m à 2 m pour le petit bassin et les quais 8 à 11, de 3 m à 4,5 m pour la partie du grand bassin accueillant les quais 12 à 15 et de 4, 50 m pour le quai 16 des bateaux de grande plaisance, le chenal et la passe.

**Ces moyennes rehaussent les valeurs annoncées dans le Bloc Côtier de 0,50 m.**

Le Dossier de demande d'autorisation et la Notice explicative de l'enquête publique n'adossent pas ces hauteurs d'eau souhaitées à des mesures de profondeur du port.

Le calcul du volume de 35 000 m<sup>3</sup> à draguer repose donc sur la prise en

compte d'une épaisseur moyenne de 1 m à extraire pour parvenir aux hauteurs d'eau "souhaitées".

Cette estimation apparaît très sommaire.

**En réponse à la question du Commissaire Enquêteur sur les profondeurs d'eau du port, la SEPR a indiqué qu'elle ne les connaissait pas, car il n'y avait aucune référence dans le cahier des charges de la concession ou sur les plans annexés au cahier des charges. Il ne figure aucune cote de profondeur sur le plan de mouillage de 2015 (cf. partie 2 du rapport. Question n°4 et réponse apportée).**

Néanmoins, le Rapport de l'Audit technique, daté de novembre 2020, réalisée par le Groupement de bureaux d'étude CREOCEAN, EY, WIINCH dans le cadre de sa mission d'assistance et de conseil au maître d'ouvrage (communes de Mandelieu-la-Napoule et de Théoule-sur-Mer) pour l'exploitation du port de La Rague, établit une comparaison entre la barymétrie d'origine annexée au contrat de concession de 1971 et la bathymétrie effectuée en juillet 2020 pour vérifier le dimensionnement des ouvrages portuaires.

Le constat apporté est que "les quais 15, 14, 13 et 12, dans les parties profondes, sont adaptés à la bathymétrie actuelle via un talus variant progressivement d'environ -3m à -6,5m et protégé par des matelas ou pièces bétons. Ce qui laisse penser que **la bathymétrie d'origine a été approfondie pour permettre au fil des années de laisser entrer des bateaux de plus en plus gros et avec un tirant d'eau plus important**. Les quais ayant été érigés pour la bathymétrie d'origine, l'approfondissement du bassin a dû conduire à des problématiques d'affouillement en pied de quai et une déstabilisation ayant nécessité leur traitement". La carte de différentiel bathymétrique montre "l'approfondissement du bassin jusqu'au quai 9. Le plus fort dragage étant observé sur la partie nord-ouest du port à l'angle du quai 15 avec des profondeurs presque inférieures à 4m par rapport à la bathymétrie d'origine."

On comprend mieux pourquoi le grand bassin n'a jamais été dragué, du moins pour des raisons d'entretien. L'estimation d'un volume potentiel de 35 000 m<sup>3</sup> à draguer sur dix ans paraît bien confortablement dimensionné, en considérant que pour l'essentiel, il s'agira de dragages réguliers d'une partie du petit bassin de 6 000 m<sup>2</sup>.

## LE MONTANT FINANCIER DU PROJET DE DRAGAGE

Le montant global des travaux de dragage portuaire est estimé à environ 2,2 M€ HT (2,64 M€ TTC), pour un volume total de 35 000 m<sup>3</sup> à draguer. Le Dossier de demande d'autorisation et la Notice explicative pour l'enquête publique ne contiennent aucune autre information financière.

Ce montant financier peut être mis en relation avec le montant seuil (supérieur, égal ou inférieur à 1 900 000 €) de la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature IOTA annexée à l'article R.214-1 du Code de l'environnement relatif à la règlementation des projets marins. Le Dossier de demande d'autorisation de dragages d'entretien énonce que "les travaux soumis à autorisation au titre de cette rubrique, ainsi que de celle de la rubrique 4.1.3.0 (p.41).

Le Commissaire Enquêteur s'est interrogé sur la pertinence à mobiliser la rubrique 4.1.2.0 pour ce projet, car si le montant estimé des travaux de dragage du port de La Rague correspond à son 1<sup>o</sup>, la rubrique concerne les "Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages", tandis que la rubrique 4.1.3.0 concerne spécifiquement le dragage. Les travaux d'aménagement portuaire intègrent-ils le dragage ? Cette question doit être soulevée pour comprendre si le dragage, s'intégrant dans cette la rubrique 4.1.2.0, est susceptible ou non de s'accompagner d'autres travaux d'aménagement, et si tel n'est pas le cas, de lever toute ambiguïté.

L'objet de l'enquête publique et son intitulé font directement référence et à plusieurs reprises dans les pièces de la procédure d'enquête publique aux deux rubriques 4.1.2.0 et 4.1.3.0 :

- La demande de désignation d'un commissaire enquêteur par le préfet des Alpes-Maritimes à la présidente du Tribunal de Nice est rédigée "en vue de procéder à l'enquête publique relative aux travaux d'aménagement portuaire en contact avec le milieu marin d'un coût supérieur à 1,9 M€ et au dragage en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est supérieure au niveau de référence N2 pour au moins un des éléments sur les communes de Mandelieu-la-Napoule et de Théoule-sur-Mer". Cet intitulé est repris dans la Décision de désignation du Commissaire Enquêteur et dans sa Déclaration sur l'honneur ;

- L'Arrêté préfectoral du 15 décembre 2020 dont l'article 1 de l'Arrêté introduit que "il sera procédé à une enquête publique préalablement à l'attribution de l'autorisation de demande pour des travaux d'aménagement portuaire en contact avec le milieu d'un coût supérieur à 1,9 M€ et au dragage en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est supérieure au niveau de référence N2 pour au moins un des éléments mentionnés dans la liste de l'arrêté ministériel du 9 août 2006, au sein du port de La Rague." Cependant, l'intitulé de l'enquête porte "ouverture d'une enquête publique relative à l'autorisation de dragages d'entretien du port de La Rague". Il n'y est pas question de travaux d'aménagement portuaire.

- L'objet de l'enquête publique figurant sur le registre d'observations du public reprend l'intitulé de l'article 1 de l'Arrêté préfectoral du 15 décembre 2020.

- Le Dossier de demande élaboré par la SEPR est intitulé "Dragages d'entretien du port de La Rague" et son contenu ne traite pas de travaux d'aménagement.

En réponse au Procès-verbal de synthèse du Commissaire Enquêteur, la DDTM des Alpes-Maritimes observe que "l'objet dans le courrier de désignation du Commissaire Enquêteur et dans l'article 1 du titre du registre de l'enquête publique se rapportent à la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à autorisation ou à déclaration de l'article R.214-1 du Code de l'environnement et au tableau annexé à cet article : Titre IV impacts sur le milieu marin."

Cette réponse n'apporte pas d'informations nouvelles au Commissaire Enquêteur.

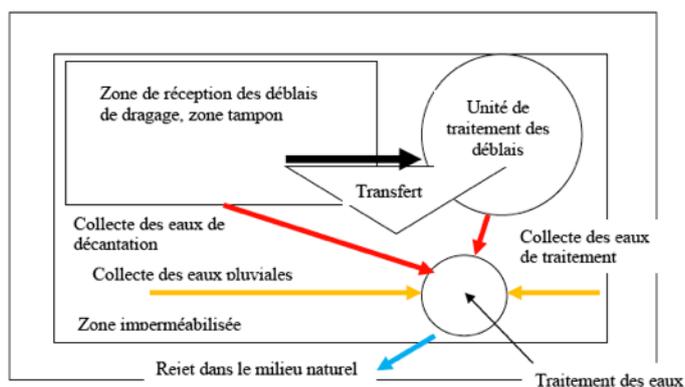
## 1.2.e. Les opérations de dragage

### LE PRINCIPE ET LES TECHNIQUES PROPOSÉES

Les phases du processus de dragage, de l'extraction au pré-traitement des sédiments et des eaux d'exhaure puis à leur destination finale, sont identifiées. Plusieurs choix techniques sont mentionnés mais à titre d'hypothèse ou d'option, laissés à l'appréciation des entreprises qui soumissionneront à l'appel d'offre public. Ainsi :

- La technique de dragage pourra être, soit mécanique avec des bennes preneuses, des dragues à pelle ou à godet, soit par aspiration par des pompes centrifuges ;
- La localisation de la zone de prétraitement des sédiments dragués où reposent les géotextiles de ressuyage, pourra être l'aire de parking d'environ 800 m<sup>2</sup> attenante à l'entrée du port, ou/et l'aire de parking sous deux arches du viaduc ferroviaire d'environ 2 X 250 m<sup>2</sup> ;
- Le ressuyage des matériaux dragués - jusqu'à obtenir un taux de siccité d'au moins 30 % - pour les rendre manipulables et transportables, pourra se faire, soit par assèchement des sédiments avec de la chaux dans un réacteur, soit par essorage et confinement de sédiments dans des géotubes (boudins en géotextile), soit par évaporation des eaux par simple entreposage des sédiments dans une enceinte étanche ;
- Les eaux d'exhaure seront soit éliminées, soit épurées sur place lors du procédé de pré-traitement avant d'être rejetées dans le port, en faisant appel à des techniques complémentaires d'épuration (filtre, décanteur, adjuvant...) de sorte que les eaux d'exhaure en sortie d'épuration, avant rejet dans le milieu portuaire, soient de qualité satisfaisante, c'est-à-dire dont les teneurs sont inférieures aux valeurs seuil R2 de l'arrêté du 9 août 2006. Il n'est donc pas attendu du rejet des eaux d'exhaure dans le port d'incidence sur la qualité des eaux du port.

#### SCHÉMA DE PRINCIPE POUR L'ÉPURATION DES EAUX D'EXHAURE



- Les déblais de dragage ressuyés et pelletables seront transportés par camions avec des bennes étanches et éliminés dans une installation de stockage de déchets pour être soit valorisés, soit éliminés dans des installations de stockage de déchets non dangereux ou de déchets inertes avec tolérance sur certains paramètres. Sauf cas particulier qui révélerait lors du chantier des matériaux compatibles avec le rechargement des plages, les déblais sont à considérer comme des déchets ultimes.

Ce point sur la destination des déchets apparaît en contradiction avec d'autres informations du Dossier de demande d'autorisation, qui indiquent que :

- les déblais ne pourront pas être déposés dans une ISDI, qu'ils feront l'objet d'un tri sélectif en six catégories, avant leur transport et leur élimination en filière...
- la composition des lixiviats, ces liquides résiduels issus des déchets, présentent, s'agissant de matériaux extraits du milieu marin, des teneurs élevées en chlorures, sulfates, fluorures..., supérieures au seuil d'admissibilité dans une installation de stockage des déchets inertes (ISDI).

Le choix de la destination de stockage est laissé aux entreprises qui répondront à l'appel d'offres de travaux.

En phase d'instruction, le Dossier de demande d'autorisation a fait l'objet d'une demande d'avis de l'Inspection de l'environnement de la DREAL PACA. À l'examen du dossier, celle-ci a noté "**un manquement sur le plan de la thématique traitement des déchets**. En effet, le Dossier de demande d'autorisation ne mentionne aucun exutoire précis que ce soit pour la valorisation ou l'élimination des déchets issus du dragage. Il est demandé au pétitionnaire de détailler les modes de valorisation/élimination des déchets issus du dragage et de justifier le caractère ultime du déchet."

**EXTRAITS DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LA PRÉVENTION ET LA GESTION DES DÉCHETS  
ARTICLES L.541-1 À L.541-50 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

L'article L541-1 stipule que "les objectifs de la politique nationale de prévention et de gestion des déchets sont les suivants :

I-6° Valoriser sous forme de matière 70 % des déchets du secteur du bâtiment et es travaux publics en 2020....

Les disposition du présent chapitre et de l'article L121-1 ont pour objet de :

II-1° En priorité, prévenir et réduire la production et la nocivité des déchets.... et en favorisant le réemploi

II-2° Mettre en oeuvre une hiérarchie des modes de traitement des déchets consistant à privilégier, dans l'ordre :

a) la préparation en vue de la réutilisation ; b) recyclage, c) toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique, d) l'élimination.

II-4° Organiser le transport des déchets et de le limiter en distance et en volume selon un principe de proximité "

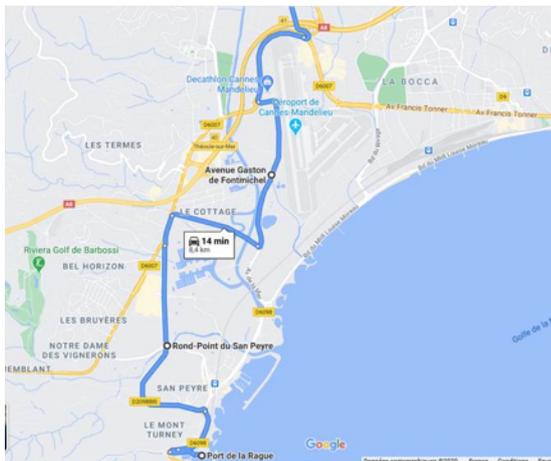
En réponse, la SEPR développe les contraintes de la valorisation des déblais en raison de :

- Teneurs en fractions fines peu ou pas compatibles avec leur utilisation pour le rechargement des plages, sous l'effet des vents et des vagues ;
- Teneurs en chlorures incompatibles avec une valorisation terrestre, soit en remblais, soit en sous-couche de route, soit dans la construction, sauf à laver les déblais d'eaux qui, devenant impropres à la consommation, devraient être rejetées en mer ou traitées.

Néanmoins, il est proposé qu'en phase chantier, "si aucun paramètre n'a une concentration supérieure à une valeur seuil N1 et si le mode de distribution des déblais est monomodal avec une médiane supérieure à 200 µm, ces matériaux seront préférentiellement valorisés au rechargement des plages. On note que la commune qui acceptera ces matériaux aura l'étude de l'adéquation avec l'existant à sa charge."

Le Commissaire Enquêteur a noté **un manquement sur le plan de la thématique transports** compte tenu de la solution unique proposée de transport des déblais par camion dans le contexte d'un seule route en corniche desservant le littoral et un milieu urbain dense, la RD 6098.

La ville de Mandelieu-la-Napoule a indiqué le seul parcours possible avant d'atteindre l'A8. Le plan correspondant a été annexé à la Notice explicative. Il permettra ainsi d'être à disposition des entreprises candidates et d'anticiper les autorisations nécessaires en phase préparatoire de chantier.



## L'ORGANISATION DU PORT EN PHASE CHANTIER

Le Dossier de demande d'autorisation indique que les chantiers de dragage se dérouleront durant les mois d'automne et/ou d'hiver (ou fin de l'automne et début du printemps selon un autre texte), en dehors des périodes estivales de fréquentation touristique.

Quatre aspects liés aux flux et aux circulations des véhicules et des personnes sont identifiés comme étant susceptibles d'être impactés :

- Le trafic portuaire. "Le déplacement des bateaux de la zone draguée vers d'autres parties du port limitera les possibilités de sortie de certains navires". L'entrée du port restera libre. Cependant, la circulation dans le chenal et la passe pourra être limitée temporairement en fonction du positionnement d'une barge pour les dragages. Le trafic portuaire sera géré par l'autorité portuaire. Il est proposé une signalisation adaptée mise en place et gérée par le Bureau du port ;

- Le trafic routier. Pour "optimiser" le transport des déblais et le nombre de rotations de camions lors de l'amenée et le repli des installations, ainsi que le transport des camions, il est prévu l'implantation de bennes de stockage de déchets. L'incidence sur le trafic routier sera ponctuelle ;

- Les activités professionnelles en lien avec le chantier naval et l'aire de carénage, les pêcheurs... Des aménagements permettront aux professionnels de travailler sans discontinuité.

- Les circulations piétonnes et les activités sportives et de loisirs. L'entreprise de travaux organisera les travaux pour éviter de perturber ces circulations. Les opérations de dragage ne gêneront donc pas les activités balnéaires et autres activités liées ;

L'état des lieux et les propositions pour réduire l'incidence des opérations de dragage sur les flux et les circulations sont générales, peu territorialisées. Les modalités de mise en oeuvre externes à la zone portuaire ne sont pas traitées (transport et destination finale des déchets, rejet en mer des lixiviats).

## LES MESURES DE PRÉCAUTION, DE SURVEILLANCE ET DE CONTRÔLE

Les mesures présentées sont des mesures générales, susceptibles de s'appliquer à n'importe quel dragage de port de même type. Elles correspondent globalement au simple respect de la réglementation et des compétences ordinaires attendues des entreprises de travaux spécialisées dans le dragage des ports. Sont ainsi évoqués :

- Des mesures règlementaires encadrées par la police de l'eau de la DDTM des Alpes-Maritimes :
  - déclaration de début et de fin de travaux,
  - rapport de fin de dragage,
  - registre des typologies et quantités de déchets,
  - cahier de suivi environnemental tenu à disposition (turbidité de l'eau, échappées d'eaux d'exhaure),
  - rapport d'évaluation de l'état de conservation de l'herbier de posidonies,
  - porter à connaissance des analyses physico-chimiques de la qualité des eaux d'exhaure, effectuées a minima une fois par semaine,
  - données sur la qualité des matériaux dragués tenues à disposition ;
- Les savoir-faire des entreprises spécialisées :
  - mise en place et contrôle quotidien de membranes géotextiles pour limiter la turbidité de l'eau et la propagation de matériaux en suspension dans l'air et l'eau de mer,
  - installation de panneaux de signalisation autour de la zone de chantier. Sécurité et information des riverains assurées par l'entreprise de travaux. Information des usagers du port,
  - contrôle quotidien de la turbidité de l'eau et adaptation du chantier en fonction des valeurs seuils,

- contrôle quotidien au niveau de la zone de refoulement des eaux d'exhaure.

En résumé, fait valoir le Bureau d'études P. REBOILLON en charge de l'étude technique du projet, "la méthode employée a consisté à mettre en adéquation les techniques opérationnelles de dragage, la problématique inhérente de ce port, l'objectif du Maître d'ouvrage gestionnaire du plan d'eau et ses capacités financières."

Le Commissaire Enquêteur retient surtout que cette présentation de principe des opérations de dragage s'inscrit dans la logique globale d'un projet imprécis, sans planification et dans un cadre peu contraint par les délais (10 ans) et le volume des dragages (35 000 m<sup>3</sup>). Le porteur du projet s'en remet à la règle et au contrôle au moment des opérations de dragage pour assurer de leur bonne conduite et se ménage toute latitude pour adapter l'organisation du port au moment qui lui conviendra.

Cette appréciation exonère néanmoins le traitement particulièrement précis des risques sanitaires. Traitée par calculs d'indices en fonction de paramètres de toxicité, de durée d'exposition, d'effets avec seuil et sans seuil de probabilité, la démonstration mathématique est incompréhensible pour le profane. Le Commissaire Enquêteur retient que les valeurs de risque sont inférieures à 1 pour les risques avec seuil et inférieures à 1.10 facteur-5 pour les risques sans seuil... qu'il convient donc selon les conclusions du rapport de considérer le risque comme "acceptable".

Les mesures d'évitement et de réduction proposées consistent à mieux circonscrire les zones de chantier par des rideaux géotextiles dans l'environnement proche et, possiblement, à entraver la passe du port par un barrage en géotextile ou anti-pollution.

### 1.3. La prise en compte de l'environnement du projet

#### 1.3.a. Des sites remarquables et protégés dans les environs du port de La Rague

Les sites et les milieux naturels de la Côte d'Azur sont magnifiques et précieux, d'autant plus que le littoral est très urbanisé et aménagé. Le port de La Rague témoigne de cette artificialisation du territoire.

De ce fait, **le port de La Rague n'est inclus dans aucun périmètre de protection juridique ou d'inventaire des espaces naturels, qu'ils soient terrestres ou marins, ni à proximité immédiate.**

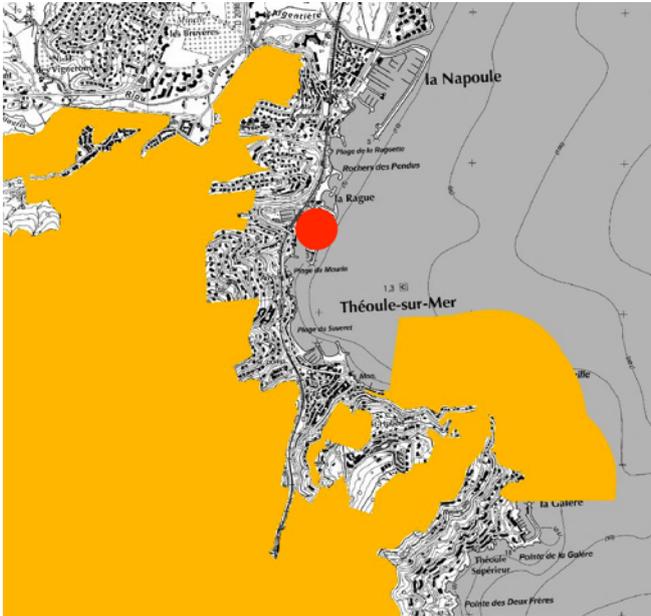
Le site inscrit en 1974 de la Bande Côtière de Nice à Théoule couvre l'ensemble des communes mais les protections ne s'appliquent que sur des sites précis. Certains sites inscrits sont devenus des sites classés. Tel est le cas du **classement du massif de l'Esterel oriental** en 1996.

Le massif de l'Esterel est l'objet de plusieurs mesures de protection environnementale qui se superposent en partie. Il est inscrit à l'inventaire du Patrimoine naturel de PACA depuis 1988. Il **fait partie du**



réseau européen Natura 2000 depuis 2008. S'étendant sur 15 000 ha pour moitié terrestre et pour moitié marin, il se situe entièrement dans le site classé, au même titre qu'une large bande littorale, ce qui lui confère une forte protection.

**EMPRISE DU SITE CLASSÉ DU MASSIF DE L'ESTEREL ORIENTAL**



Le port de La Rague se situe à environ 500 m à vol d'oiseau de la limite sud du site classé. Sur le terrain, cette limite, qui s'arrête à celle de l'urbanisation du littoral et au grignotage des versants de l'Esterel, correspond à une altitude de plusieurs centaines de mètres, sans lien et incidence possible avec les dragages du port de La Rague.

Les limites du site Natura 2000 au titre de la Directive Habitats-zone spécialisation de conservation (Zsc) sont encore plus en retrait de l'urbanisation des versants, à environ 2 km à vol d'oiseau du port de La Rague. On voit mal comment les opérations de dragage du port de La Rague pourraient avoir des répercussions sur le site montagneux de l'Esterel.

Le constat et la circonspection sont les mêmes concernant **les Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)**, certes abondamment renseignées dans l'étude d'incidence environnementale, avec la liste des espèces animales et des essences végétales présentes dans l'Esterel oriental. Sans dénier leur intérêt et la nécessité de leur présentation, force est de conclure que ces ZNIEFF, également en altitude montagnarde, sont sans rapport avec le port de La Rague, situé à plusieurs centaines de mètres en contrebas.



Un focus est effectué sur la tortue Hermann qui fait l'objet d'un plan national d'actions en sa faveur et pour laquelle un plan spécifique a été dressé par la DREAL PACA. La densité de la présence de la tortue terrestre Herman est à sensibilité faible et ce à près de 4 km de distance du port de la Rague... toujours à vol d'oiseau. On atteint là les limites de la rationalité des paramètres à prendre en compte dans le cadre d'une évaluation environnementale ou d'une étude d'impact pour le dragage d'un port.

En revanche, la question des zones marines protégées ou inventoriées aux environs du port de la Rague paraît circonstanciée.

Par la mer, le port de La Rague se situe, en contournant la Pointe de l'Aiguille et la Pointe de l'Esquillon, à 5-6 km de la zone maritime du site Natura 2000. Celle-ci apparaît hors d'atteinte de pollutions dont les dragages du port de La Rague pourraient être à l'origine.



Cinq ZNIEFF marines sont recensées dans un rayon de 6 km autour du port de La Rague, distances calculées à partir de l'exutoire de la Rague. Parmi celles-ci, les ZNIEFF autour des îles de Lérins, considérées comme étant trop distantes du port de La Rague, ne sont pas examinées. Les trois autres font l'objet d'un plan rapproché et d'une description de leurs caractéristiques. L'extrémité de la ZNIEFF marine de la Pointe de la Paume à la Pointe de l'Aiguille est à environ 1,4 km du port de La Rague ; celle du Golfe de la Napoule à environ 2,5 km et dans sa partie la plus éloignée à 5 km.

Leurs caractéristiques sont décrites en regard d'un plan rapproché de leur zonage mais il n'est tiré aucun enseignement à leur sujet en lien avec le projet de dragages d'entretien du port de La Rague.

On peut néanmoins se demander si, en fonction des conditions météorologiques, de la houle et des courants marins, cette zone maritime Natura 2000 et ces ZNIEFF marines pourraient être impactées par un accident de pollution lors des dragages d'entretien.

Cette influence potentielle des vents, des précipitations, de la houle et des courants marins sur le port de La Rague n'est pas traitée au-delà de l'exposé des données climatologiques fournies par la station de Nice, et des données sur la masse côtière qui s'étend de la Pointe de la Galère jusqu'au Cap d'Antibes, le port de La Rague inclus. On y apprend, par exemple, que les courants marins dans le Golfe de la Napoule circulent d'Est en Ouest, en créant une circulation des masses d'eaux qui suit la côte Est du cordon vers le Sud pour sortir du Golfe.

Le porteur du projet indique que **"au regard des moyens employés et/ou des mesures prises pour circonscrire les effets des dragages à l'intérieur du port, aucun impact n'est attendu à l'extérieur"**.



Plus précisément, "les effets du dragage seront circonscrits à l'environnement portuaire par la mise en place de protections sous la forme de membranes géotextiles si nécessaire. Il n'est pas attendu d'incidence sur la qualité de la faune et de la flore à l'extérieur du port."

### **1.3.b. Des herbiers de posidonies et le parc maritime départemental Esterel-Théoule à proximité immédiate du port de La Rague**

Si les périmètres juridiques de protection environnementale ne concernent pas directement le port de La Rague, la nature s'en affranchit et s'étend jusqu'aux limites du rivage, où la biodiversité est en principe abondante et fragile.

Le Golfe de la Napoule, en fait toute la bande côtière méditerranéenne, témoigne encore de la richesse de la biodiversité de cet écosystème. C'est ainsi que le Golfe de la Napoule abonde d'herbiers de posidonies (*Posidonia oceanica*), de grandes prairies de cymodocées (*Cymodocea nodosa*), de zostères (*Zostera noltei*) qui poussent sur les fonds sableux.

La posidonie est une plante à fleurs qui se rencontre depuis la surface jusqu'à 40 m de profondeur. En masse, "elles constituent de véritables forêts sous-marines, appelées herbiers de posidonies, qui libèrent chaque jour près de 14 litres d'oxygène par m<sup>2</sup>. Ces herbiers sont une source de nourriture, un abri, une frayère et une nurserie pour plus de 400 espèces de végétaux et plusieurs espèces animales.... Ils contribuent aussi à la stabilisation des fonds ainsi qu'à la protection des côtes et des plages contre l'érosion<sup>6</sup>". Même mortes et rejetées sur le littoral, elles forment des banquettes qui protègent les plages et fournissent un lieu de nourrissage à de nombreuses espèces terrestres. Les protecteurs de l'environnement réclament leur protection, car elles sont menacées, en particulier par le mouillage des bateaux.

Le dossier de Demande d'autorisation mentionne la présence d'herbiers de posidonies repérés sur les cartes de la plateforme de surveillance des eaux côtières de Méditerranée (Medtrix) à environ 140 m à l'extérieur du port de La Rague. Dans le cadre de la préparation du Dossier de demande d'autorisation, des investigations sous-marines plus précises ont été menées en mars 2019 par Eurofins Hydrobiologie. L'analyse des mesures effectuées met en évidence des grandes zones de matte morte mais à faible déchaussement et présentant en limite des signes de progression. Elle fait apparaître une faune et une flore abondantes et diverses, y compris au niveau des quais et des pontons du port (huîtres, balanes, patelles...) et moins communes dans la partie ouest du port (éponges, hydraires, ascidies, mollusques...) et, plus exceptionnel, du corail (*Cladocora caespitosa*) sur les fonds rocheux au niveau de la passe, espèce inscrite sur la liste rouge de l'Uicn depuis 2015 sous le statut "en danger".

Le Commissaire Enquêteur a pris connaissance de l'Étude de l'herbier de posidonies et recherche d'espèces protégées ou d'intérêt dans le port de La Rague, jointe à la pièce n°3 "Dossier de demande d'autorisation comprenant un dossier non technique" du Dossier d'enquête. Il constate que le Dossier de demande d'autorisation reprend des extraits de l'étude, mais sans lien entre eux, et minimise l'intérêt de l'écosystème marin, en particulier à l'entrée du port et du côté des fonds rocheux à l'ouest du port.

<sup>6</sup> Site du Département des Alpes Maritimes, <https://www.departement06.fr/au-naturel/parc-maritime-departemental-esterel-theoule-21635.html>

Le porteur du projet conclut que "ces espèces sont situées en limite et en dehors des zones de dragage. Leur position à proximité sera prise en compte pour les mesures de protection qui seront mises en application lors des dragages. Néanmoins, la zone B des 3 zones de dragage identifiées (cf. p.19), d'une surface de 28 000 m<sup>2</sup>, concerne le chenal qui longe cette côte rocheuse où sont présentes ces espèces.

#### LE PARC MARIN DÉPARTEMENTAL ESTEREL-THÉOULE. VUE DE LA PLAGE DU MAURIN



La limite du parc marin départemental Esterel-Théoule est d'ailleurs implantée au droit de la limite Est de Théoule-sur-Mer, correspondant aussi précisément à l'implantation de l'épi rocheux de la passe du port.

Ce parc marin départemental de 353 ha a été créé en 2018 pour assurer un développement équilibré et durable des activités sur ce site, en continuité des parcs naturels et départementaux de l'Esterel et de la Pointe de l'Aiguille. Attribué par l'État au Conservatoire du littoral, il est co-géré par le Département des Alpes-Maritimes, la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, la Ville de Théoule-sur-Mer et la Prud'Homie de pêche de Cannes.

Il n'est fait aucune référence à ce Parc départemental dans le Dossier d'enquête publique, située pourtant à la porte - au sens propre - du port de La Rague. Le Commissaire Enquêteur avait souhaité l'avis du Conservatoire littoral. La demande, à laquelle était joint le Dossier de demande d'autorisation, a été adressée par mail et par courrier le 23 octobre 2020 par l'Autorité organisatrice au Conservatoire du littoral, qui n'a pas reçu de réponse. La demande a été insérée dans la pièce n°6 des Avis des personnes publiques associées.

Pour autant, les résultats de la campagne d'analyses sédimentaires réalisée par le Groupement CREOCEAN et insérés dans son Rapport d'audit technique de novembre 2020, fait état d'une situation préoccupante. Le plan d'échantillonnage porte sur 4 stations : une première, S1, en fond de darse à la sortie de la Rague ; une deuxième, S2, au bout du quai 15 du port ; une troisième en face de la station d'avitaillement ; une quatrième, S4, en sortie du port. Le résumé des conclusions (p.72) de ce Rapport est reproduit ici *in extenso* :



- " Station S1 : Sédiments très envasés avec une contamination forte en cuivre dépassant les seuils d'autorisation de dragage sur les sédiments, et une contamination modérée pour le TBT ;
- Station S2 : Sédiment moyennement envasés avec une contamination modérée en cuivre dépassant les seuils de dragage sur les sédiments ;
- Station S3 dans la passe d'entrée du port : Sédiments moyennement envasés ne montrant pas de contamination particulière ;
- Station S4 en sortie du port : sédiments composés de vase pure, marqués par une contamination forte en mercure dépassant les seuils d'autorisation de dragage.

De façon très étrange, **la contamination la plus forte se retrouve pour les sédiments en fond de darse mais aussi à la sortie du Port** avec des valeurs qui dépassent les seuils d'autorisation de dragage.

Si le port devait être dépollué avant la fin de la concession, **nous recommandons une campagne de prélèvements et d'analyses d'échantillons sédimentaire plus poussée** pour évaluer notamment sur quelle profondeur de sédiments se situe la pollution et en déduire les volumes à extraire. "

### 1.3.c. La compatibilité du projet avec des politiques européennes, nationale et supra-régionale

La compatibilité du projet avec la stratégie des politiques publiques est traitée à une échelle très élargie, à l'échelle des directives-cadres européennes et du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée. Il eût été pertinent de vérifier aussi la compatibilité du projet avec des documents à l'échelle plus locale, tels que le SCOT Ouest et les plans locaux d'urbanisme (PLU) de Mandelieu-la-Napoule et de Théoule-sur-Mer.

**La Directive-cadre européenne Stratégie pour le milieu marin (DCSMM)** qui, transposée en droit français, a donné lieu à l'élaboration d'un Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) inscrit dans les articles L.219-9 à L.219-18 du Code de l'environnement. Les objectifs généraux et particuliers (de A à M) sont énoncés et un tableau de compatibilité du projet avec deux de ces objectifs est établi. Il est conclu que "le projet paraît compatible avec les objectifs généraux et particuliers de la DCSMM" ;

Objectifs		Compatibilité du projet
A	<b>A1.</b> Préserver les zones de fonctionnalité pour la faune marine (frayères, nourriceries...)	Les mesures de performance environnementales exigées permettront de limiter les remises en suspension issues des opérations de dragage et de ressuyage des matériaux (élévation tolérée de la turbidité de 30%).
	<b>A4.</b> Maîtriser la pression des usages maritimes sur le milieu en développant l'organisation spatiale des usages	
	<b>A7.</b> Optimiser le rôle écologique des fonds côtiers artificialisés (digues, enrochements...)	
H	<b>H4.</b> Réduire les impacts des pollutions marines sur le littoral en renforçant les instruments de prévention et de lutte	En phase travaux, des dispositifs de prévention et de contrôle (pollution, turbidité...) seront mis en place.

L'objectif général G aurait pu aussi être mobilisé, car il concerne la réduction des apports pluviaux des installations industrielles et portuaires (F2) et la suppression des rejets directs ou aboutissant en mer, des aires d'entretien et de réparation navale par la mise en place d'un traitement, incluant le cas échéant, le

raccordement au réseau d'assainissement. Cet aspect aurait pu être mis en lien avec l'aire de carénage et le chantier naval, identifiés comme une sources possibles des teneurs élevées des sédiments en métaux et en hydrocarbures dans le petit bassin. mais aucune solution d'amélioration n'est apportée à ce problème.

**La Directive-cadre européenne sur l'Eau de 2000 (DCE)<sup>7</sup>** qui vise à parvenir à un bon état des eaux intérieures, de transition et côtières. L'évaluation de l'état des eaux côtières est basée sur des éléments de qualité biologique, chimique et hydromorphologique. Il est affirmé que "les travaux n'auront aucun impact sur les organismes vivants, la qualité physico-chimique des eaux côtières et l'hydromorphologie locale."

**Le SDAGE Rhône-Méditerranée** dont les orientations fondamentales (OF0 à OF8) pour la période 2016-2021, sont énoncées et un tableau de compatibilité du projet avec ces 9 objectifs est établi. Il est conclu que "l'analyse des effets du projet sur le milieu présenté dans le présent document montre que le projet ne devrait pas avoir d'incidence notable sur le milieu naturel. Par conséquent, le projet apparaît conforme aux orientations générales et spécifiques définies dans le SDAGE ;

Orientations fondamentales	Compatibilité du projet
OF 0 : Changement climatique	Le projet n'a pas d'impact direct sur le changement climatique.
OF1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Le projet prend en compte le principe de prévention par le choix de techniques adaptées aux matériaux dragués, par les mesures préconisées de surveillance de la qualité de l'eau pendant les travaux.
OF2 : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques	Les risques de dégradation du milieu par le projet sont faibles comptes tenus des caractéristiques des matériaux en place, des mesures réductrices et de surveillance préconisées. Le projet et ses modalités de mise en œuvre ont été élaborés en visant la non dégradation du milieu aquatique, notamment par le choix du mode de dragage.
OF3 : Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement	Les dragages d'entretien permettent la libre circulation des bateaux dans le plan d'eau et donc le maintien de l'exploitation du port. L'élimination des déblais de dragage va dans le sens de l'amélioration de la qualité environnementale du milieu portuaire.
OF4 : Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau	-
OF5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les substances dangereuses et la protection de la santé 5A : Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle. 5B : Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques. 5C : Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses. 5D : Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles. 5E : Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine.	La caractérisation de la qualité des sédiments à draguer et les mesures préconisées pour limiter l'impact des dragages vont dans le sens de cette orientation.
OF6 : Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides. 6A : Agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques. 6B : Préserver, restaurer et gérer les zones humides. 6C : Intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau.	Les impacts des opérations de dragage et de rechargement sur le fonctionnement hydrodynamique, le milieu biologique et les milieux sensibles ont été identifiés et sont considérés comme faibles ou négligeables.
OF7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	-
OF8 : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	-

<sup>7</sup> DCE qui, transposé en droit français, a donné lieu à l'élaboration de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques de 2000, à laquelle se réfère la procédure d'autorisation de dragages du port de la Rague

## 2. L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 2.1. La préparation de l'enquête publique

#### 2.1.a. Le calendrier des préparatifs

Les difficultés, liées directement au dossier d'enquête ou consécutives à la conjoncture extérieure, n'ont pas manqué et se sont conjuguées pour contrarier la tenue de l'enquête jusqu'à la fin de l'année 2020.

Suite à la désignation par la Présidente du Tribunal administratif de Nice, décision en date du 4 février 2020, le Commissaire Enquêteur a pris contact avec l'Autorité organisatrice de l'enquête publique, la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) des Alpes-Maritimes, le 14 février 2020.

- Les premiers échanges entre le Commissaire Enquêteur et la DDTM des Alpes-Maritimes ont révélé que l'Autorité environnementale n'avait pas été saisie et qu'il fallait en conséquence reporter d'au moins deux mois la tenue de l'enquête ;

- Les préparatifs ont été suspendus par le confinement de la population, du 17 mars au 11 mai 2020 ;

- L'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et l'adaptation des procédures pendant cette même période a suspendu les délais administratifs, reportant au mieux le démarrage de l'enquête publique à mi-septembre 2020 ;

- Le Chargé de mission Environnement marin, dévolu à l'organisation de l'enquête publique, a quitté la DDTM des Alpes-Maritimes en mars 2020, puis le Référént juridique pour les questions de procédure, en août 2020 ;

- Un deuxième confinement national a été instauré entre le 29 octobre et le 15 décembre 2020. Le décret n°2020-1310 du 29 octobre 2020 n'a pas suspendu la tenue des enquêtes publiques, ni le fonctionnement des services publics, mais a néanmoins ralenti sensiblement l'activité de l'Administration, en particulier du fait du travail à distance. Les délais de publicité n'ont pas pu être respectés pour une enquête publique ouverte du 11 décembre 2020 au 15 janvier 2021 par arrêté préfectoral n°2020-841 signé le 27 novembre 2020 et l'enquête publique a dû être reportée du 10 janvier au 18 février 2021.

- La préparation et la tenue l'enquête publique relative à la demande de dragage sur dix ans par la Société d'exploitation du port de La Rague se sont télescopées avec le lancement par les deux collectivités de tutelle d'un audit global de la concession du port avant son arrivée à terme au 31 décembre 2021.

Ces difficultés dans la préparation de la tenue de l'enquête publique ont néanmoins été surmontées. **L'enquête publique a eu lieu du 15 janvier au 18 février 2021.**

#### RÉCAPITULATIF DES PRÉPARATIFS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE EN 2020

	Date	Lieu
Demande préfet A-M désignation CE		
Décision TA désignation CE + Résumé non technique dossier DA	4 février 2020	
Déclaration sur l'honneur CE	10 février 2020	
Entretien CE et AO (DDTM A-M - A.SERIS)	14 février 2020	
Défaut de saisine AE . Report préparatifs EP	14 février 2020	
Information CE report préparatifs EP au TA Nice	14 février 2020	

Courrier d'accusé de réception dossier complet DA par AE	20 avril 2020	
<b>Mesures sanitaires. Confinement national</b>	17 mars-11 mai 2020	
Loi 23 mars 2020 . Instauration état d'urgence sanitaire	23 mars-23 mai 2020	
Ordonnance 25 mars 2020. Suspension des délais administratifs	13 mars-24 juin 2020	
<b>Loi 11 mai 2020 . Prolongation de l'état d'urgence</b>	23 mai- 11 juillet 2020	
Transmission dossier DA AO (B. PERNEL) à CE	3 juin 2020	
Transmission calendrier procédural EP AO à CE (P. FAUCHIER)	23 juin 2020	
Réunion préparatoire 1 AO (B. PERNEL, P. FAUCHIER) et CE	30 juin 2020	DDTM A-M
Réunion préparatoire 2 AO, CL Mandelieu et Théoule, SEPR et CE	8 juillet 2020	Port de La Rague
Visite du port de La Rague SEPR, AO et CE	8 juillet 2020	Port de La Rague
<b>Loi 9 juillet 2020. Sortie progressive de l'état d'urgence</b>	9 juillet 2020	
Communication AO "pas d'avis prévu de l'AE"	11 juillet 2020	
Demande écrite CE Notice explicative AO	14 juillet 2020	
Réunion préparatoire 3 AO, SEPR et CE. Cluster Cov-19 DDTM A-M	30 juillet 2020 Annulé	
Demande écrite CE Notice explicative AO	3 août 2020	
Expiration du délai d'avis sans observation de l'AE. Non publié	21 août 2020	
Réunion préparatoire 3 AO, SEPR et CE	28 août 2020	DDTM A-M
Demande écrite CE Notice explicative AO	1er septembre 2020	
Rencontre CE et CL Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer	2 septembre 2020	Mairie Mandelieu
Demande écrite AO avis. CL Mandelieu et Théoule	4 septembre 2020	
Transmission convention et avenants Port de La Rague CL	9 septembre 2020	
Transmission Notice explicative SEPR	15 septembre 2020	
Transmission itinéraire camions SEPR et CL	24 septembre 2020	
Avis unique CL Mandelieu et Théoule	15 octobre 2020	
Transmission rapport dragage du port de La Rague 2020 SEPR	22 octobre 2020	
Entretien CE et AO (L. LAVABRE). Dates EP 11.12.20-15.01.21	26 octobre 2020	
<b>Décret 29 octobre 2020. Confinement national</b>	30 oct.-15 décembre 2020	
Arrêté préfectoral d'ouverture de l'EP et mise en ligne	27 novembre 2020	
Délais règlementaires de publicité dans la presse non conformes	30 novembre 2020	
Demande écrite avis TA Nice CE sur la non conformité des délais	30 novembre 2020	
Demande report de l'EP de la Présidente du TA de Nice	1er décembre 2020	
Entretien CE et AO (L. LAVABRE). Nouvelles date EP 15.01.21-18.02.21	1er décembre 2020	
<i>CE Commissaire Enquêteur DA Demande d'autorisation AO Autorité organisatrice EP Enquête publique TA Tribunal administratif  AE Autorité environnementale SEPR Société d'exploitation du port de La Rague CL Collectivité locale</i>		

Le point 2.1.a reprend dans les mêmes termes les observations du Commissaire Enquêteur figurant dans son procès-verbal de synthèse (sans le tableau récapitulatif des préparatifs de l'enquête), en date du 27 février 2021.

L'Autorité organisatrice, dans son mémoire en réponse aux questions du Commissaire Enquêteur, en date du 12 mars 2021, a émis l'observation suivante : "La mise en place d'une enquête publique demande au moins 5 semaines de préparation afin de respecter les différents délais exigés par la réglementation, notamment les délais de publicité et de publication dans la presse locale et sur le site de la préfecture, la préparation et le respect des procédures de signature des arrêtés, la préparation des différents dossiers à présenter au public, l'adaptation des agendas du Commissaire Enquêteur et des jours d'ouverture des mairies et du port, etc. Il avait bien été précisé au Commissaire Enquêteur le délai nécessaire à la préparation d'une enquête publique pendant les vacances de fin d'année."

## 2.1.b. La constitution du dossier d'enquête

### LA NOTICE EXPLICATIVE

Le dossier remis au Commissaire Enquêteur en accompagnement de la décision de sa désignation pour diligenter l'enquête publique comprenait uniquement la Notice non technique (10p.) du Dossier de Demande d'autorisation de dragages d'entretien.

Suite à leur suspension pour les motifs précédemment évoqués, les travaux préparatoires à la tenue de l'enquête publique ont repris en juin 2020 avec la transmission du dossier complet de Demande d'autorisation puis la tenue d'une première réunion préparatoire avec l'Autorité organisatrice le 30 juin 2020. À la demande du Commissaire Enquêteur de traiter certains aspects du dossier (loi sur l'Eau, déplacements...), plusieurs services de la DDTM des Alpes-Maritimes ont participé à cette réunion : Service maritime (B. PERNEL, L. SEGUIN), Service déplacements risques, sécurité, Pôle sécurité-déplacements-crisis (P. BOURDIAUX, B. SEREN), Service eau-agriculture-forêt espaces naturels (P. FAUCHIER, A. MAHÉ à distance).

Lors de cette réunion, le Commissaire Enquêteur a exprimé ses réserves sur la compréhension du dossier par le public, étant donné le contenu et la rédaction très techniques du dossier de Demande d'autorisation, y compris du Résumé non technique.

Il a fait part de nombreuses imprécisions, contradictions et manquements constatés :

- Le volume des sédiments à draguer (contradiction) ;
- Les hauteurs d'eau de référence et à restaurer (imprécision) ;
- Le transport des sédiments - itinéraire, fréquence, lieu de dépôt (laissé à la responsabilité de l'entreprise de travaux) ;
- L'impact sonore et olfactif des travaux (manquement) ;
- La planification des travaux (manquement, y compris pour l'année 1) ;
- L'historique des aménagements réalisés depuis le début de la concession en 1971 et le statut juridique du port de plaisance (imprécision) ;
- L'évolution du port et de son fonctionnement hydraulique compte tenu des ouvrages réalisés - terre-plein sous le viaduc pour le stationnement et aménagement du quai d'amarrage n°7, l'extension de l'aire de carénage prise sur le plan d'eau du petit bassin... (manquement) ;
- L'environnement du port à terre et en mer, en particulier la Rague, l'habitat, les déplacements (manquement).

En conséquence, **le Commissaire Enquêteur a demandé des compléments à apporter, conformément à la possibilité que lui octroie le Code de l'environnement concernant l'enquête publique, et la formalisation d'une Notice explicative comme pièce du dossier d'enquête publique .**

#### EXTRAIT DE LA PROCÉDURE ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE- ARTICLES L12-13 ET 123-14

L'article L123-13 stipule en effet que le commissaire enquêteur "peut recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public".

L'article R123-14 précise que "Lorsqu'il entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public dans les conditions prévues à l'article L123-13, le commissaire enquêteur en fait la demande au responsable du projet, plan ou programme. Les documents ainsi obtenus ou le refus motivé du responsable du projet, plan ou programme sont versés au dossier tenu au siège de l'enquête".

Lors d'une deuxième réunion préparatoire le 8 juillet 2020 avec les représentants de la DDTM, des communes de Mandelieu et Théoule, et de la Société concessionnaire du port de La Rague, le Commissaire Enquêteur a informé l'ensemble des participants de sa demande. Il l'a confirmée par mail à l'Autorité organisatrice le 14 juillet 2020, précisée par mail le 3 août 2020 et rappelée le 1er septembre 2020.

L'élaboration de la Notice explicative a nécessité une troisième réunion préparatoire le 28 août 2020, à la demande de la DDTM des Alpes-Maritimes et de la Société d'exploitation du port de La Rague.

La **Notice explicative** (15 p.) a été transmise le 15 septembre 2020 à l'Autorité organisatrice. Elle reprend les principaux aspects du projet sous une forme simplifiée et illustrée et apporte des informations complémentaires sur le statut juridique du port, la problématique de sédimentation et de dragage.

A noter que le volume total de dragages d'entretien pour les dix années indiqué dans la Notice explicative est de 35 000 m<sup>3</sup> par référence au dossier de Demande d'autorisation (p.22-25).

Cependant, le Résumé non technique (p.6-17) du même dossier prévu initialement pour constituer la Notice explicative du dossier d'enquête publique, fait état de 15 000 m<sup>3</sup>.

Plusieurs aspects évoqués par le Commissaire Enquêteur lors des réunions préparatoires sont restés non traités. Cette Notice explicative a néanmoins été insérée en l'état comme pièce n°2 du dossier d'enquête publique.

Suite à la réunion du 8 juillet 2020, le Commissaire Enquêteur s'est entretenu le 2 septembre 2020, à sa demande, avec l'Autorité compétente du port de La Rague pour mieux comprendre les enjeux du projet de dragage et de l'audit du port dans un contexte de transition probable à court terme. Cette réunion, à laquelle ont participé la responsable du projet (C. HEMINGWAY), l'adjointe au maire déléguée à l'environnement et la façade maritime (M. BERGUA), et le directeur du Service maritime de la Ville de Mandelieu-la-Napoule (R. ANCEL), a permis de prendre connaissance du contrat et du cahier des charges de la concession du port, des documents et plans d'urbanisme susceptibles de concerner le secteur du port de La Rague (PLU, PPRI...). La question de l'itinéraire des camions de déchets issus du dragage a été traitée. Les camions ne peuvent, pour des raisons de sécurité, emprunter qu'un seul itinéraire pour rejoindre l'autoroute A80. Le plan correspondant a été inséré dans la pièce n°2 du Dossier d'enquête publique comme annexe de la Notice explicative.

#### LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

Ainsi qu'il est indiqué en page 7 du présent rapport relative à la procédure d'autorisation environnementale, le Service maritime de la DDTM des Alpes-Maritimes a sollicité dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation de dragages du port de La Rague :

- **L'avis de l'Agence régionale de santé (Ars)**. Elle a émis un avis favorable, en date du 31 octobre 2019 ;
- **L'avis de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA)**. Elle a rendu un avis favorable sur la base d'un volume attendu de 15 000 m<sup>3</sup>, sous réserve que des compléments relatifs à la valorisation et à l'élimination des déchets soient apportées en conformité

avec les articles L.541-1 et suivants du Code de l'environnement, en date du 25 septembre 2019. Ces compléments ont été apportés par la Société d'exploitation du port de La Rague, en date du 4 novembre 2019 ;

- **L'avis du Pôle Risques naturels et technologiques de la DDTM des Alpes-Maritimes.** Il a indiqué n'avoir pas d'observations particulières sur le projet, en date du 6 septembre 2019. Il a précisé que les principaux risques seront présents au moment des travaux en raison des risques marins et de mouvements de terrain et que la phase chantier devra nécessairement faire l'objet d'une vigilance accrue.

Ces trois avis ont été versés au dossier d'enquête d'enquête publique.

En application de l'article R.122-7, **l'avis de l'Autorité environnementale** est requis et doit être intégré dans le dossier d'enquête publique. La saisine de l'autorité environnementale, compétence de la DREAL PACA, n'a été effectuée qu'après la désignation du Commissaire Enquêteur. Le dossier de Demande d'autorisation de dragages d'entretien du port de La Rague a été réceptionné par l'Autorité environnementale le 10 mars 2020, selon son accusé de réception n° n°2020-002588, en date du 20 avril 2020.

**EXTRAIT DE LA PROCÉDURE ET DÉROULEMENT DES ÉTUDES D'IMPACT  
AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE - ARTICLES R122-6 À R.122-8 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

L'article R122-7 stipule que "l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation aux autorités" (Autorité environnementale).

"L'autorité environnementale se prononce dans les deux mois suivant cette réception. L'avis de l'autorité environnementale, dès son adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai, est mis en ligne sur internet.

L'autorité compétente transmet, dès sa réception, l'avis de l'autorité environnementale au maître d'ouvrage. Les avis ou l'information relative en l'absence d'observations émises dans le délai est joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier."

Cet accusé de réception rappelle que "A défaut de s'être prononcée dans le délai indiqué, l'Autorité environnementale est réputée n'avoir aucune observation à formuler. Dans ce cas, cette information a vocation à être mentionnée dans le dossier d'enquête publique ou mise à disposition du public."

La DDTM des Alpes-Maritimes a été informée par la DREAL PACA le 11 juillet 2020 que l'Autorité organisatrice ne devrait pas rendre d'avis. Par défaut de son attestation formelle, il a fallu attendre l'expiration du délai réglementaire au 21 août 2020. L'avis sans observation n'a pas été publiée sur le site internet SIDE PACA <https://side.developpement-durable.gouv.fr/PACA/autorite-environnementale-paca.aspx>.

L'accusé de réception de l'autorité environnementale, en date du 20 avril, a été versé au dossier d'enquête publique, accompagné d'une attestation de la DDTM des Alpes-Maritimes, en date du 11 janvier 2021.

Selon l'Autorité organisatrice, dans son Mémoire en réponse aux questions du Commissaire Enquêteur, en date du 12 mars 2021, "L'Autorité environnementale a été saisie le 14 février 2020. Cette saisine n'a pas retardé la préparation de l'enquête publique puisque l'Autorité environnementale n'a de toute façon pas rendu d'avis sur ce projet. Un accusé de réception émis par l'Autorité environnementale, reçu le 20 avril 2020, précise : "À défaut de s'être prononcée dans le délai indiqué, l'Autorité environnementale est réputée n'avoir aucune observation à formuler. Dans ce cas, cette information a vocation à être mentionnée dans le dossier d'enquête publique ou mise à disposition du public, ce qui a été fait."

Le Commissaire Enquêteur a demandé **l'avis des deux collectivités locales concernées, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer**, au titre de leur compétence générale sur le territoire où est situé le port de La Rague, et aussi d'autorité de tutelle du port de La Rague.

Cette demande d'avis fait suite à :

- La réunion du 8 juillet 2020, à la demande du Commissaire Enquêteur et organisée par la DDTM des Alpes-Maritimes, à laquelle ont participé en sus la SEPR (P. MURRAY-KEHR, Directeur et P. REBOUILLON, bureau d'études) et les représentants des deux communes. Cette réunion a permis que :

- les communes de Mandelieu-La-Napoule et de Théoule-sur-Mer prennent connaissance du projet de dragages d'entretien pluriannuel du port de La Rague ;

- la SEPR prend connaissance du projet d'audit du port de La Rague confié par les deux communes à un Groupe de bureaux d'études pour éclairer leur choix à échéance de la concession le 31 décembre 2021 ;

- La réunion du 2 septembre 2020, à la demande du Commissaire Enquêteur, avec les représentants de l'autorité de tutelle, la Ville de Mandelieu-la-Napoule.

Il a souhaité un avis formalisé demandé par la DDTM des Alpes-Maritimes, en date du 4 septembre 2020.

La demande d'avis unique des communes de Mandelieu-La-Napoule et de Théoule-sur-Mer a été émis, en date du 15 octobre 2020. Les deux maires signataires mentionnent "un apport sédimentaire important dans le port, principalement dans le petit bassin à l'embouchure du cours d'eau de la Rague." Ils évoquent "la nécessité d'organiser un dragage en urgence en février dernier, suite aux événements des 23 novembre et 1er décembre 2019." Ils émettent "un avis favorable à cette demande, qui nous permettra pour les années à venir d'assurer un bon entretien du port dans des conditions normales".

Cet avis favorable a été versé au dossier d'enquête publique.

A la requête du Commissaire Enquêteur de solliciter **l'avis du Conservatoire du littoral**, dans la mesure où l'extrémité du Parc maritime Esterel Théoule (353 ha dont il est propriétaire) est au droit de la passe du port de La Rague, une demande d'avis a été adressée, en date du 23 octobre 2020. Elle est restée sans réponse .

La demande d'avis du Conservatoire du littoral a été versée au dossier d'enquête publique.

#### LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier d'enquête publique mis à la disposition du public est composé de 7 pièces :

- n°1 Plan de situation
- n°2 Notice explicative + plan du trajet des camions
- n°3 Dossier de demande d'autorisation incluant le Résumé non technique, les compléments annexés et l'étude de l'herbier de Posidonie (P. REBOUILLON, rapport de suivi, mars 2019)
- n°4 Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique
- n°5 Certificats d'affichage et de publicité
- n°6 Avis des personnes publiques
- n°7 Registre d'enquête publique

Le Commissaire Enquêteur a vérifié le contenu des 3 dossiers d'enquête (1 par lieu d'enquête) et les a paraphés le 11 janvier 2021 dans les locaux de la DDTM des Alpes-Maritimes en présence des chargées de mission et d'études Environnement marin (L. LAVABRE, L. SEGUIN). M. Arnaud FREDEFON, Chef du Service maritime, a ouvert les registres d'enquête. La DDTM a déposé en temps utile sur les trois lieux d'enquête les dossiers respectifs, ainsi mis ainsi à disposition du public à compter du vendredi 15 janvier 2021 à 9 h.

## 2.2. Le déroulement et le bilan de l'enquête publique

### 2.2.a. L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique

L'Arrêté préfectoral, "portant ouverture d'une enquête publique relative à l'autorisation de dragages d'entretien du port de La Rague - Au titre des articles L.123-1 à 18, L.214-1 à 6 et L. 181-1 à 23 du Code de l'environnement - Communes de Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer", a été signé par le préfet des Alpes-Maritimes, en date du 15 décembre 2020.

L'Arrêté référence les textes législatifs et réglementaires afférents à l'enquête publique, puis arrête, en particulier, que :

- "L'enquête se déroulera pendant 34 jours consécutifs, **du vendredi 15 janvier 2021 à 9 h au jeudi 18 février 2021 à 17 h inclus** (article 1) ;

- Le siège de l'enquête est fixée à la mairie de Mandelieu-La-Napoule (article 3) ;

- Le dossier d'enquête sera tenu à disposition du public durant toute la durée de l'enquête en trois lieux : la mairie de Mandelieu-la-Napoule , la mairie de Théoule-sur-Mer et le port de La Rague (article 3),

- Une version numérique du dossier sera consultable sur le site internet indiqué de la préfecture des Alpes-Maritimes et une adresse de messagerie dédiée pour correspondre avec le Commissaire Enquêteur (article 3) ;

- Les dates, heures et lieux de permanence du Commissaire Enquêteur (article 3) :

- en mairie de Mandelieu-la-Napoule, les vendredi 15 janvier 2021 de 9 h à 13 h (ouverture) et jeudi 18 février 2021 de 14 h à 17 h (clôture),

- en mairie de Théoule-sur-Mer, les lundi 25 janvier 2021 de 14 h à 17 h et mercredi 10 février 2021 de 14 h à 17 h,

- au port de La Rague - Salle des associations, les lundi 25 janvier 2021 de 9 h à 13 h, mercredi 10 février 2021 de 9 h à 13 h, jeudi 18 février 2021 de 9 h à 13 h ;

- Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions motivées par le Commissaire Enquêteur à la préfecture des Alpes-Maritimes et sur son site internet, ainsi qu'aux lieux où s'est déroulée l'enquête publique, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (article 6)."

### 2.2.b. L'information du public

Cet aspect de l'enquête publique a réellement été investi par l'ensemble des parties prenantes (Autorité organisatrice, Commissaire enquêteur, collectivités locales, Société d'exploitation du port de La Rague), de sorte à permettre une bonne information du public, et ce au-delà des obligations légales.

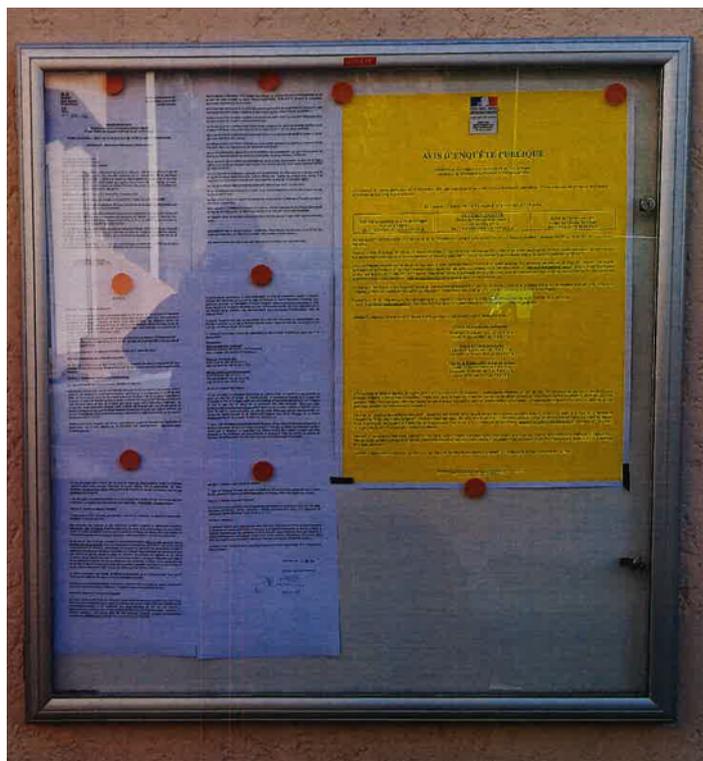
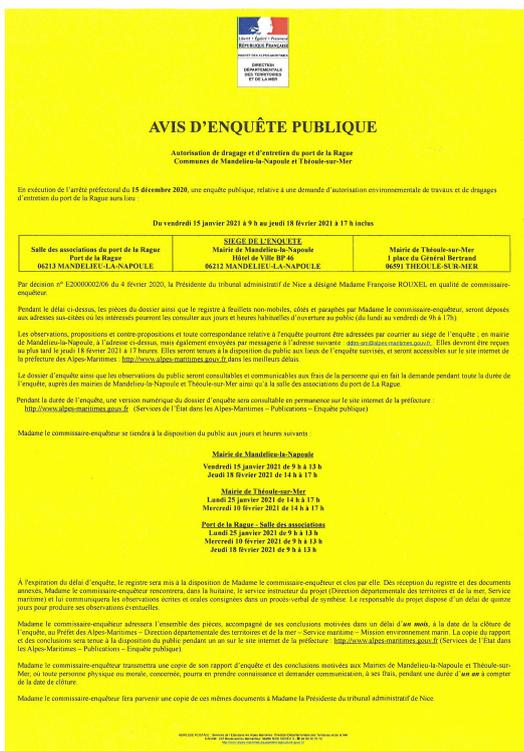
#### LES MESURES D'AFFICHAGE ET DE PUBLICITÉ RÉGLEMENTAIRES

L'avis d'enquête publique a été réalisé conformément à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis.

La mairie de Mandelieu-La-Napoule et la mairie de Théoule-sur-Mer ont délivré chacune un certificat d'affichage correspondant à :

- L'affichage en mairie centrale de Mandelieu, en mairies-annexes de Capitou et de la Napoule, au port de La Rague, constaté par un agent assermenté le 30 décembre 2020 ;

- L'affichage en mairie de Théoule-sur-Mer, au port de Théoule-sur-Mer, au port de la Figueirette, au port de La Rague, constaté par un agent assermenté le 29 décembre 2020.



Ces deux constats d'affichage ont été insérés dans les trois dossiers d'enquête.

L'article R123-11 du Code de l'environnement dispose que l'avis d'enquête publique doit être publié au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés.

Sur cette base réglementaire, l'Autorité organisatrice de l'enquête a publié deux avis dans :

- Les Petites affiches des Alpes-Maritimes, dans sa rubrique "Annonces légales et judiciaires", de la semaine du 18 au 24 décembre 2020 et de la semaine du 15 au 21 janvier 2021 ;
- Nice-Matin dans sa rubrique "Annonces légales. avis d'enquête" du 24 décembre 2020. Cependant, les dates de permanence indiquées étaient erronées. Un rectificatif a été inséré, mais tardivement, dans l'édition du 20 janvier 2021. Le second avis a été publié le lendemain, soit le 21 janvier 2021.

Ces avis, y compris l'erratum, ont été insérés dans les trois dossiers d'enquête.

### LES AUTRES MESURES D'AFFICHAGE ET DE PUBLICITÉ

- L'Autorité organisatrice de l'enquête publique a mis en ligne le dossier d'enquête sur le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes à l'adresse <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr> ;
- L'information de l'enquête a également été communiquée durant toute sa durée sur les deux sites internet officiels de la Mairie de Mandelieu-la-Napoule et de la Mairie de Théoule-sur-Mer ;
- La Société d'exploitation du port de La Rague a utilisé le panneau d'affichage électronique lumineux situé à l'entrée du port pour informer de la tenue de l'enquête publique, durant toute sa durée. Elle a aussi délivré l'information à plusieurs reprises sur le compte Facebook du port de La Rague.

## LES PERMANENCES ET LA COMMUNICATION AVEC LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les permanences avaient été organisées de sorte à proposer plusieurs lieux (3), plusieurs dates (3) et plusieurs créneaux horaires (7). Cf. ci-avant le calendrier des permanences.

Ces permanences se sont déroulées aux dates et heures prévues et dans de bonnes conditions d'accueil.

- Les deux permanences d'ouverture et de clôture en Mairie centrale de Mandelieu-la-Napoule, siège de l'enquête, ont eu lieu le vendredi 15 janvier (9h-13h) et le jeudi 18 février (14h-17h). La Salle des mariages, située face à l'escalier central, avait été mise à disposition du Commissaire Enquêteur. Hors permanence, le dossier était conservé et le registre tenu à jour par Mme CORREAS, Assistante de Mme HEMINGHWAY, Coordinatrice générale adjointe ;

- Les deux permanences en Mairie de Théoule-sur-Mer ont eu lieu le lundi 25 janvier (14h-17h) et le mercredi 10 février (9h-13h). La Salle du conseil municipal, située au rez-de-chaussée du bâtiment, avait été mise à disposition du Commissaire Enquêteur. Hors permanence, le dossier était conservé et le registre tenu à jour par l'assistante du directeur du Service maritime, M. BORDEREAU ;

- Les trois permanences au port de La Rague ont eu lieu le lundi 25 janvier (9h-13h), le mercredi 10 février (9h-13h) et le jeudi 18 février (9h-13h). La Salle de réunion de la Maison des associations du port, située dans un bâtiment indépendant du Bureau du port, avait été mise à disposition du Commissaire Enquêteur. Hors permanence, le dossier était conservé et tenu à jour par Mme CARUANA, Assistante de direction auprès du directeur du port, M. MURRAY-KEHR.

Les trois espaces très vastes mis à disposition ont permis de respecter aisément les mesures de distanciation sociale en vigueur. Du gel hydroalcoolique et des lingettes étaient prévus ainsi qu'une vitre de séparation en plexiglas en mairie de Mandelieu-la-Napoule.

Durant ces permanences, le public et le Commissaire Enquêteur ont pu accéder à l'internet pour toutes informations utiles à l'enquête.

Une adresse mail dédiée [ddtm-sm@alpes-maritimes.gouv.fr](mailto:ddtm-sm@alpes-maritimes.gouv.fr) a permis au public de transmettre au Commissaire Enquêteur leurs observations relatives à l'enquête.

Il n'a pas été prévu de registre dématérialisé.

### 2.2.c. La fréquentation et les observations du public

Néanmoins, ni les mesures de publicité et d'affichage prises, ni la mise à disposition du dossier d'enquête sur trois lieux distincts, ni les permanences ainsi répartis du Commissaire Enquêteur, n'ont suffi à attirer le public.

**Aucune personne ne s'est présentée pendant ou en dehors des permanences du Commissaire Enquêteur. Aucun courrier ou mail n'a été adressé au Commissaire Enquêteur durant toute la durée de l'enquête publique.**

**En conséquence, il n'y a aucun développement consacré au traitement des observations du public dans ce rapport.**

Trois hypothèses peuvent expliquer cette absence du public :

- Le sujet, technique, mais surtout concernant peu les populations, compte tenu de la localisation du port de La Rague ;

- L'absence des plaisanciers et des résidents secondaires en basse saison et de surcroît contraints par les mesures sanitaires, à limiter leurs déplacements ;

• Il est certainement aussi un autre facteur déterminant. Au bout de 10 mois marqués par la crise sanitaire, la vitalité des territoires est à l'évidence en repli. Au port de La Rague, le Bureau du port était fermé, même si le personnel se tenait à disposition des visiteurs. Seul, un café-restaurant servait à l'extérieur quelques habitués et marins. Aucun mouvement de bateau dans le port, hormis parfois le déplacement de quelque coque sur l'aire de carénage.

Dans les rues de Mandelieu-la-Napoule et de Théoule-sur-Mer, les passants étaient peu nombreux, beaucoup de commerces étaient fermés et la plupart des résidences secondaires inoccupées. L'activité et l'animation se concentraient, du moins en Mairie de Mandelieu, sur les nombreuses demandes des personnes âgées désireuses de se faire vacciner contre la Covid-19.

La disponibilité du Commissaire Enquêteur lui a permis de s'entretenir sur place du Dossier de manière informelle et instructive avec :

- M. Peter MURRAY-KEHR, Directeur du port de La Rague et demandeur de l'autorisation des dragages d'entretien ;

- M. Rémi ANCEL, Directeur du Service maritime, Mairie de Mandelieu-la-Napoule ;

- M. Bruno BORDEREAU, Directeur du Service maritime, Mairie de Théoule-sur-Mer.

Les échanges ont notamment porté sur la Mission d'assistance et de conseil en cours relative à l'exploitation du port de La Rague confiée par les mairies de Mandelieu-la-Napoule et de Théoule-sur-Mer au Groupement d'ingénierie EY, CREOCEAN et WINCH (avec la société CORINTHE INGÉNIERIE en sous-traitance).

A la demande du Commissaire Enquêteur, le premier rapport portant sur l'Audit technique remis au maître d'ouvrage en novembre 2020, lui a été transmis. Son contenu répond ainsi à quelques questions en suspens concernant l'historique de l'aménagement du port de La Rague, ses installations actuelles, le diagnostic environnemental...

#### **2.2.d. La clôture de l'enquête publique et la remise du Procès-verbal de synthèse**

A l'expiration du délai d'enquête, le vendredi 18 février à 17 h, le Commissaire Enquêteur a clos le registre d'enquête à l'issue de sa permanence en mairie de Mandelieu-la-Napoule, conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement. En raison de la pluralité des lieux d'enquête, les deux registres déposés en mairie de Théoule-sur-Mer et au port de La Rague, ont été acheminés sans délai par M. BORDEREAU et par M. MURRAY-KEHR au Commissaire Enquêteur en mairie de Mandelieu-la-Napoule.

A réception, le Commissaire Enquêteur a clos ces deux registres.

Le Commissaire Enquêteur a rencontré le responsable du projet au sein de la DDTM des Alpes-Maritimes (L. LAVABRE, L. SEGUIN) le 26 février 2021, respectant ainsi le délai de huit jours prévu par l'article R.123-18 du Code de l'environnement. Il a remis les trois registres d'observation et un dossier complet d'enquête. Il a présenté et remis le Procès-verbal de synthèse (13p.) transmis en parallèle par mail.

#### **CLÔTURE DE L'ENQUÊTE - ARTICLE R.123-18 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

"A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse."

## 2.3. Le Procès-verbal de synthèse et le Mémoire en réponse

Le Procès-verbal de synthèse remis à l'Autorité organisatrice le 26 février 2021 contient l'exposé de :

- La demande d'autorisation de dragages du port de La Rague, sur ses motifs et sur le projet ;
- Le résumé de la phase d'instruction du dossier de demande et sa recevabilité ;
- Le cadre de la procédure et la place de l'enquête publique dans la démarche réglementaire ;
- Les préparatifs et la mise en œuvre de l'enquête publique ;
- Les questions soulevées par le Commissaire Enquêteur à l'issue de l'enquête publique ;

Tous ces points sont repris dans le présent rapport d'enquête.

Le rapport, les conclusions et l'avis motivé du Commissaire enquêteur remis à l'Autorité organisatrice de l'enquête publique constituent une aide à la décision d'autorisation ou de rejet du projet.

En l'absence d'observations du public, le Commissaire Enquêteur n'en est pas moins tenu de présenter son propre avis quant à l'intérêt et aux conditions de réalisation de l'opération envisagée.

Dans le contexte spécifique de l'enquête publique relative aux dragages d'entretien du port de La Rague, au cours de laquelle aucune observation n'a été émise par le public, le Commissaire Enquêteur considère que les questions posées à l'Autorité organisatrice et au maître d'ouvrage du projet et les réponses attendues, constituent des éléments d'appréciation importants pour se forger son avis motivé.

En vertu de l'article R.123-8 du Code de l'environnement, "le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations". L'Autorité organisatrice a respecté ce délai, en transmettant par mail au Commissaire Enquêteur son Mémoire en réponse, à la date d'expiration, le 12 mars 2021. Ce mémoire (4p.) lui a été en parallèle adressé par courrier postal RAR réceptionné le 16 mars 2021.

Les questions et les réponses apportées par l'Autorité organisatrice dans son Mémoire en réponse, en date du 12 mars 2021, sont reprises ci-après de manière exhaustive.

**Une erreur de numérotation automatique des questions est survenue dans le procès-verbal de synthèse. Elle se traduit par l'inexistence d'une question n°3 et l'absence de numérotation de la dernière question, en principe n°5. Cette numérotation est rectifiée dans la présentation ci-dessous tout en respectant l'ordre des questions formulées par le Commissaire Enquêteur dans le procès-verbal de synthèse.**

### 2.3.a. Question relative à l'intitulé de l'enquête publique et réponse apportée

"L'intitulé de l'enquête publique et ces différentes variantes faisant apparaître ou non le terme "travaux d'aménagement portuaire" en sus de "dragages d'entretien" crée une ambiguïté que ne contenait pas le dossier de demande d'autorisation intitulé sobrement "Dragages d'entretien du port de La Rague."

**N°1. LE RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, SES CONCLUSIONS ET AVIS PEUVENT-ILS PLUS CLAIREMENT FAIRE APPARAÎTRE UN INTITULÉ PRINCIPAL FORMULÉ SELON LES TERMES DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL "PORTANT OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'AUTORISATION DE DRAGAGES D'ENTRETIEN DU PORT DE LA RAGUE" ? PEUT-ON Y RAJOUTER LE TERME "PLURIANNUEL" ?"**

**Réponse de la DDTM des Alpes-Maritimes :** "La demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement "Dragages d'entretien du port de La Rague" a pour projet le dragage

d'entretien du port organisé par un plan de dragage, réalisé en plusieurs opérations durant les dix années de l'autorisation, pour un volume attendu de prélèvements de sédiments d'environ 15 000 m<sup>3</sup> pour l'ensemble du port. Il est donc possible de rajouter le terme pluriannuel à l'intitulé principal, soit "Dragages d'entretien pluriannuel du port de La Rague".

L'Arrêté préfectoral "portant ouverture d'une enquête publique relative à l'autorisation de dragages d'entretien du port de La Rague" étant déjà daté, signé, publié et affiché ne pourra pas être modifié."

### **2.3.b. Question relative à l'avis "Eau" et réponse apportée**

"Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation, le Service "Eau" de la DDTM des Alpes-Maritimes avait été sollicité pour avis, au titre de la loi sur l'Eau (cf. compte-rendu de la réunion préparatoire entre la DDTM et le Commissaire Enquêteur du 30 juin 2020). A la connaissance du Commissaire Enquêteur, cet avis a été formulé verbalement mais n'a pas fait l'objet d'une formalisation."

### **N°2. Le Service "Eau" de la DDTM pourrait-il formaliser son avis et qu'il soit transmis au Commissaire Enquêteur ?"**

**Réponse de la DDTM des Alpes-Maritimes :** "Suite à un échange téléphonique avec le service "Biodiversité, Eau, Paysages" (SBEP) de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côtes d'Azur (DREAL PACA), auquel le Commissaire Enquêteur a pu assister, le service "Eau douce" ne donnera pas son avis sur ce projet, ce projet n'ayant pas d'impacts directs sur la qualité de l'eau douce du fleuve côtier La Rague. Le risque "inondation" a été traité par le pôle "Risques naturels et technologiques de la DDTM qui, au regard de la nature du projet, n'a pas d'observations particulières sur le projet. Les principaux risques seront présents au moment des travaux et devront faire l'objet d'une vigilance accrue.

L'incidence sur le milieu marin, les impacts directs ou indirects sur la qualité de la ressource en eau salée, et les mesures à éviter, réduire et compenser (ERC) sont étudiés lors de l'instruction du dossier "loi sur l'Eau". L'avis favorable ou défavorable du Service maritime, service instructeur au titre de la loi sur l'eau de la nomenclature concernée, sera déterminé par la signature ou non d'un arrêté préfectoral, enrichi ou non de prescriptions."

Le Commissaire Enquêteur n'a pas échangé avec les services de la DREAL PACA durant les préparatifs et la tenue de l'enquête publique. En revanche, lors de la première réunion préparatoire à l'enquête publique avec les services de la DDTM des Alpes-Maritimes du 30 juin 2020, il a échangé par téléphone avec l'instructeur "loi sur l'Eau" du Pôle Eau (A. MAHÉ). Cf. compte-rendu de cette réunion 3 juillet 2020.

### **2.3.c. Question relative à l'encadrement des opérations de dragage autorisées et réponse apportée**

"A l'issue de l'enquête publique, plusieurs étapes sont encore à franchir avant que ne soit délivrée l'autorisation ou le refus de dragages pour dix ans. Au-delà, les opérations de dragage au coup par coup susceptibles d'être réalisées par le concessionnaire du port de La Rague, s'inscrivent dans un cadre juridique et administratif précis de déclaration, de suivi, de contrôle.

### **N°3. Quelle est le parcours procédural post enquête publique jusqu'à la délivrance, ou le refus, de l'autorisation de dragages ? Dans le cas où cette autorisation pluriannuelle est délivrée, quel est le cadre juridique et administratif qui sous-tend les opérations de dragage réalisées au coup par coup ?"**

**Réponse de la DDTM des Alpes-Maritimes :** "La procédure post-enquête jusqu'à la délivrance ou le refus de l'autorisation sera conforme aux articles L. 123-3 à L. 123-18, R.123-2 à R.123-46 et R.181-36 à R.181-38 du Code de l'environnement.

Si les travaux sont autorisés, les dragages devront strictement respecter l'arrêté préfectoral délivré, notamment en termes de délai, de volume de sédiments dragués, la technique utilisée, les retours d'avis des services, les prescriptions particulières, les mesures ERC, etc., notifiés dans cet arrêté, le Dossier de demande et ses compléments et la réglementation en vigueur.

Le porteur du projet s'engage à respecter l'arrêté et les différents éléments présentés et transmis dans son dossier de demande et ses compléments.

Les agents du service chargés de la police de l'eau, ainsi que les fonctionnaires et agents habilités à constater les infractions en matière de police de l'eau, auront en permanence libre accès aux chantiers, aux installations, aux travaux, aux activités et aux ouvrages en exploitation, autorisés par le présent arrêté, dans les conditions fixées par les articles L.216-3 et L.216-4 du Code de l'environnement, dans le cadre de leur mission de contrôle, dans le respect des règles de sécurité du chantier.

Le bénéficiaire devra mettre à leur disposition les moyens nécessaires et toute pièce utile pour procéder à tous les contrôles techniques qu'ils jugeraient utiles pour constater l'exécution de la présente autorisation et le bon fonctionnement des dispositifs mis en place.

Un compte-rendu de fin de chantier et un bilan annuel seront transmis à la DDTM 06, contenant, notamment, un bilan du déroulé des opérations effectuées, la bathymétrie et le volume de sédiments dragués.

Les différents rapports transmis seront comparés aux relevés de l'état initial de la bathymétrie d'origine, réalisés lors de la mise en place du contrat de gestion."

#### **2.3.d. Question relative au point de partage entre dragages d'entretien et d'approfondissement et réponse apportée**

"Les dragages d'entretien sont des opérations qui doivent permettre de retrouver les hauteurs d'eau initiales par extraction des sédiments déposés qui gênent la circulation et le stationnement des bateaux. Ils diffèrent des dragages d'approfondissement qui visent à adapter le seuil de navigation à la taille des navires. Elles doivent correspondre néanmoins à la taille des installations portuaires (quais, postes, etc.)."

#### **N°4. Quelles sont les garanties que les dragages d'entretien ne seront pas des dragages d'approfondissement ?"**

**Réponse de la DDTM des Alpes-Maritimes :** "Des visites et des contrôles sur le chantier seront réalisés et les différents rapports transmis seront contrôlés. "

**Réponse de la Société d'exploitation du port de La Rague :** "La SEPR n'a aucune intention et n'a aucun intérêt à effectuer des dragages d'approfondissement. Le plan de mouillage (et donc la taille des postes d'amarrage et par conséquent les dimensions des navires pouvant s'amarrer dans le port) est arrêté, figé, jusqu'à la fin de la concession en cours (terme au 31 décembre de cette année). Il n'est pas prévu d'accueillir des navires plus grands et donc des navires ayant un tirant d'eau plus important avant la fin de 2021.

Une garantie est qu'un approfondissement du ou des bassin(s) amènerait des conséquences pour le moins visibles. Tout d'abord des quantités de matériaux en excès par rapport à ce qui est annoncé, une quantité à ressuyer surdimensionnée, un nombre de camions en excès, des tonnages à éliminer et des bordereaux eux-mêmes en excès, et une durée de dragage bien au-delà de ce qui est prévu, et un coût supérieur au montant budgété. Un approfondissement soulèverait des questions des Services de l'État qui doivent recevoir les dimensions projetées avant dragages.

#### **2.3.e. Question relative aux références de hauteurs d'eau et réponse apportée**

L'Audit technique du port de La Rague, daté de novembre 2020 et réalisé par le Groupement d'ingénierie EY, CREOCEAN et WINCH pour le compte des mairies de Mandelieu-la-Napoule et de Théoule-

sur-Mer, mentionne que "la bathymétrie d'origine réalisée en 1971 montre des fonds moins profonds que la bathymétrie actuelle". Les observations effectuées "donnent à penser que la bathymétrie d'origine a été approfondie pour permettre au fil des années de laisser entrer des bateaux de plus en plus gros et avec un tirant d'eau plus important".

**N°5. Quelle est la validité de ces hauteurs d'eau "annoncées" ? Quelles sont les références de hauteur d'eau à retrouver lors des dragages d'entretien dans le petit bassin, le grand bassin et la passe ?**

**Réponse de la Société d'exploitation du port de La Rague :** La SEPR et les sociétés concessionnaires n'avaient pas connaissance d'une bathymétrie réalisée en 1971 jusqu'à ce que les sociétés missionnées par l'Autorité organisatrice<sup>8</sup> en fassent part dans leur rapport fin 2020. Il n'y a aucune référence à la profondeur du port dans le cahier des charges de la concession ou sur les plans annexés au cahier des charges. La demande d'autorisation porte sur des dragages d'entretien et non sur des dragages d'approfondissement. Le but de ces dragages est d'entretenir le port afin que les navires correspondant aux dimensions des postes d'amarrages (conformément au plan de mouillage) puissent s'amarrer sur ces postes et naviguer entre la passe du port et le poste d'amarrage qui leur est attribués."

Le mémoire de l'Autorité organisatrice de l'enquête publique et du maître d'ouvrage du projet en réponse aux questions du Commissaire Enquêteur a fait l'objet de son examen attentif dans le cadre de ses conclusions et avis motivé qui font l'objet d'un document séparé, mais indissociable de ce rapport.

Le Commissaire Enquêteur a pris connaissance du Mémoire en réponse, transmis le vendredi 12 mars en toute fin d'après-midi, le lundi 15 mars 2021. Le délai de trente jours imparti pour la remise de son rapport et de ses conclusions motivées expirait le 20 mars 2021.

L'article 123-15 du Code de l'environnement prévoit que le commissaire enquêteur "rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet."

Le Commissaire Enquêteur a demandé à bénéficier de cette possibilité et a sollicité l'Autorité organisatrice par courrier RAR transmis en parallèle par mail, en date du 15 mars 2021, un délai supplémentaire d'une semaine pour la remise de son rapport et des ses conclusions "afin de pouvoir se prononcer au regard des réponses tout juste apportées". La DDTM des Alpes-Maritimes, après avoir consulté le porteur de projet qui n'a pas émis d'opposition, a accordé ce délai supplémentaire de sept jours au Commissaire Enquêteur et l'en a avisé par mail du 18 mars 2021. Il porte la remise du rapport, des conclusions et avis motivé au 27 mars 2021.

Fait à Nice, le 27 mars 2021

Françoise ROUXEL

Commissaire Enquêteur



<sup>8</sup> par l'Autorité "compétente" communes de Mandelieu-la-Napoule et de Théoule-sur-Mer," et non pas "organisatrice"