



Ifremer

■
objet :
Projet de modernisation partielle du port
d'échouage de Locmariaquer

■
Conseil Général du Morbihan

56009 VANNES Cédex

v/réf. : DGIA/DELAM/GS/MFB/10.271
n/réf. : LER/MPL/10.124/Tm

Dossier suivi par Jean-Pierre Allenou et Anne Pellouin-Grouhel, LER/MPL

**Institut français de Recherche
pour l'Exploitation de la Mer**

Etablissement public à caractère
industriel et commercial

**Laboratoire côtier Environnement littoral
et Ressources aquacoles
Morbihan – Pays de Loire
(LER/MPL)**

12, rue des Résistants
B.P. 86
56470 La Trinité-sur-Mer
France

téléphone 33 (0)2 97 30 19 19
télécopie 33 (0)2 97 30 19 00

et

Rue de l'Île d'Yeu
BP 21105
44311 Nantes cédex 3
France

téléphone 33 (0)2 40 37 41 51
télécopie 33 (0)2 40 37 40 26

Siège social

155, rue Jean-Jacques Rousseau
92138 Issy-les-Moulineaux Cedex
France

R.C.S. Nanterre B 330 715 368
APE 731 Z
SIRET 330 715 368 00297
TVA FR 46 330 715 368

téléphone 33 (0)1 46 48 21 00
télécopie 33 (0)1 46 48 22 96

<http://www.ifremer.fr>

La Trinité sur mer, le 27 août 2010

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 28 juillet 2010 vous nous sollicitez pour un avis technique sur le projet de modernisation du port de Locmariaquer, notamment sur l'aspect « risque de contamination des coquillages élevés à proximité du site portuaire ».

Le projet présenté comprend trois volets : l'élargissement de la cale du Guilvin, la réorganisation des mouillages du port et la création d'équipement portuaire à la cale du bourg.

La lecture de la notice d'impact de février 2010, et l'étude de courantologie et d'agitation transmise par le bureau d'étude de septembre 2009 nous amènent à faire les remarques suivantes :

Contexte environnemental

Etat initial : la qualité des zones de production de coquillages est évaluée à l'aide des résultats du réseau REMI (réseau de contrôle microbiologique) mis en œuvre par l'Ifremer. Ce réseau dispose d'une station « Le Guilvin » (fig. 1) située à proximité immédiate du port de Locmariaquer et donc tout à fait représentative de la qualité des concessions à proximité du projet. Cette station est également suivie dans le cadre du réseau ROCCH (Réseau d'Observation de la Contamination Chimique – ex RNO). Les résultats de ces réseaux ont été, en partie, exploités dans la notice d'impact mais de façon très imprécise et incomplète ; l'analyse présentée rend très mal compte de la situation sanitaire de la zone.

En effet, les résultats du REMI ont mis en évidence une dégradation de la qualité sanitaire des zones de production de la rivière d'Auray, notamment de la zone N° 56-12-4 (suivie par la station « Le Guilvin » fig. 1). Cette dégradation s'est traduite par un déclassement de A en B (pour la période de janvier à juin) par l'arrêté préfectoral du 17 février 2010, sur la base des résultats obtenus sur la période 2006-2009. Par ailleurs, l'étude GALATE menée sur la criticité des postes de relèvement en 2006 avait mis en évidence la très grande sensibilité de certains postes de relèvement de la commune de Locmariaquer. Il est donc fort probable, en l'absence de travaux de réhabilitation, que les dysfonctionnements sur les réseaux d'assainissement

(débordement de postes, mauvais raccordements) soient en grande partie responsables de la dégradation observée sur la station le Guilvin.

La profession conchylicole se mobilise depuis la parution de l'arrêté préfectoral de février 2010 pour la restauration de la qualité sanitaire des zones conchylicoles. *Aussi, dans ce contexte, il est important de s'assurer que le projet de modernisation portuaire qui vise à développer l'activité du port ne soit pas de nature à apporter une nouvelle source de contamination.*

Les résultats obtenus dans le cadre du RNO/ROCCH mettent en évidence des concentrations en HAP (Hydrocarbure Polyaromatiques) bien supérieures à la médiane nationale sur les 2 stations situées dans le Golfe du Morbihan et la rivière d'Auray (pour le paramètre fluoranthène, HAP issu de la combustion des énergies fossiles – fig. 2). Il est probable que l'activité nautique, importante sur le Golfe et la rivière d'Auray, participe à cette contamination.

Le suivi des métaux lourds a mis également en évidence une augmentation des concentrations en cuivre depuis quelques années sur les 2 stations RNO/ROCCH (fig. 3). Comme on peut le lire dans la notice d'impact, cette augmentation peut être liée à l'utilisation du cuivre dans les peintures antisalissures. Toutefois, contrairement aux HAP, les concentrations en cuivre dans les huîtres du golfe sont encore bien inférieures à la valeur médiane nationale. Par ailleurs les peintures antisalissures comportent d'autres biocides qui ne sont pas suivis dans le cadre du ROCCH.

Expertise du projet

Nous retenons des documents étudiés qu'il s'agit d'un **transfert** de 58 unités actuellement réparties sur plusieurs AOT (situées en amont et en aval du port) vers la concession portuaire. Il n'y aura donc pas **augmentation** du nombre de bateaux à l'échelle de la rivière d'Auray mais une plus forte **concentration** à proximité du site du Guilvin. Il faut donc bien s'assurer que cette concentration ne soit pas de nature à générer localement une pollution supplémentaire.

Sur la forme, on peut noter que le chapitre « effets permanents » traités en pages 67 et 68 de la notice d'impact est très succinct.

Sur le fond, l'impact prévisible du projet paraît effectivement minime puisqu'il prévoit uniquement le transfert des petites unités pêche-promenade, de longueur inférieure à 6,50 m. Le port reste un port d'échouage et diffère en ce sens des ports en eau profonde, ou à seuil, qui permettent d'habiter les navires. La taille des bateaux transférés et les caractéristiques du port (échouage) rendent marginal le risque de voir ces bateaux « habités » et donc de générer une pollution domestique supplémentaire.

Risque sanitaire de nature microbiologique

Toutefois, ce projet risque d'être à l'origine d'un flux touristique plus important et, en contre partie, *il est important de s'assurer que les sanitaires mis à disposition du public au niveau de l'enceinte portuaire présentent toutes les garanties nécessaires*

■ *en terme de capacité et de traitement (supprimer tout risque de débordement dans le milieu naturel).*

Risque sanitaire (et environnemental) de nature chimique

Concernant le risque de pollution chimique, on peut noter que le projet de développement d'activités portuaire pourrait contribuer à un risque lié aux hydrocarbures et un autre lié à l'utilisation des biocides dans les peintures antisalissures. Ce risque est proportionnel à l'activité nautique. Donc le projet, avec le *maintien* du nombre actuel de bateaux, ne devrait pas contribuer à augmenter la contamination en HAP ou en biocides à l'échelle de la masse d'eau de la rivière d'Auray et du Golfe du Morbihan. Il convient cependant, dans ce projet de modernisation portuaire, de sensibiliser les plaisanciers au risque de pollution lié aux opérations de carénage « sauvage » et de faire la promotion des aires de carénages disponibles à proximité.

En conclusion, le projet, avec le *maintien du nombre de bateaux* ne contribuera pas, à notre avis, à augmenter la charge polluante à l'échelle de la rivière d'Auray et du Golfe du Morbihan. La concentration des bateaux de petites tailles sur le site du Guilvin ne sera pas pénalisante pour la qualité sanitaire des zones de production de la rivière d'Auray.

Toutefois nous préconisons les mesures suivantes en accompagnement du projet :

- S'assurer que dans le futur les places libérées sur les AOT ne soient pas de nouveau concédées.
- S'assurer de la capacité et du bon raccordement des sanitaires du port de Locmariaquer (supprimer tous risque de débordement dans le milieu naturel).
- Sensibiliser les plaisanciers aux bonnes pratiques de carénage.

Nous vous prions d'accepter, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Anne Pellouin-Grouhel
Pi./ Chef de Station

Copie :
DOP/LER
Dossier



Figure 1 : localisation de la station REMI et ROOCH « Le Guilvin »