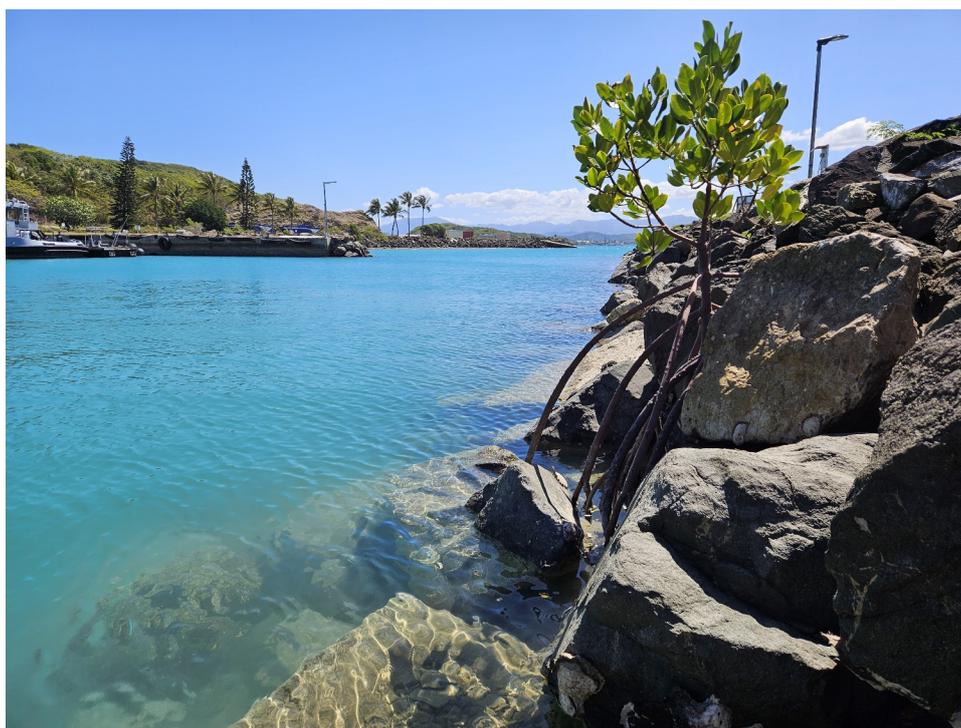


FORCES ARMÉES EN NOUVELLE-CALÉDONIE
DIRECTION D'INFRASTRUCTURE DE LA DÉFENSE DE NOUMÉA

PORTER A CONNAISSANCE

*Travaux de réhabilitation de la darse de manœuvre de
la base navale Chaleix, îlot Brun*



Ref : 2025.L4.DIVPRO/037/ITCE - Septembre 2025



SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE.....	3
1.1. Contexte.....	4
1.2. Cadre réglementaire.....	4
1.3. Présentation du projet.....	5
1.4. Approche.....	6
2. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	7
2.1. État initial de l'environnement.....	8
2.1.1. Milieu physique.....	8
2.1.2. Milieu biologique.....	8
2.1.3. Milieu humain.....	8
2.2. Analyse des effets du projet.....	9
2.2.1. Phase travaux.....	9
2.2.2. Phase exploitation.....	10
2.3. Mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser).....	11
2.3.1. Mesures d'évitement.....	11
2.3.2. Mesures de réduction.....	11
2.3.3. Mesures d'accompagnement.....	13
2.4. Mise en œuvre, suivi et traçabilité.....	13
2.5. Conclusion.....	14
3. BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES.....	15

1. PRÉAMBULE

1.1. CONTEXTE

Le présent Porter à Connaissance (PAC) est établi pour le compte de la Direction des Infrastructures de la Défense (DID) de Nouméa, Forces Armées de Nouvelle-Calédonie (FANC). Il porte sur des travaux de réhabilitation et de modernisation des infrastructures de la darse de manœuvre de la base navale Chaleix, située sur l'îlot Brun à Nouméa.

Cette opération vise à garantir la capacité d'accueil et de manœuvre des nouveaux remorqueurs de type RP10 et à assurer la sécurité des infrastructures militaires portuaires. Le PAC a pour objet de présenter les travaux projetés, d'évaluer leurs effets sur l'environnement et de préciser les mesures environnementales associées.

1.2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le projet s'inscrit dans le cadre de la réglementation relative au Domaine Public Maritime (DPM). Les principaux points réglementaires sont les suivants :

- Le littoral de Nouvelle-Calédonie est soumis à la loi du pays n°2001-017 modifiée, relative à l'occupation du DPM ;
- À Nouméa, le DPM a été abrogé mais la zone concernée relève de la compétence du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie (PANC) ;
- Le PANC est gestionnaire des plans d'eau et délivre son avis pour les projets d'aménagement ;
- Le montant des travaux et leur nature nécessitent un Porter à Connaissance, mais pas d'étude d'impact ni d'enquête publique.

1.3. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet concerne exclusivement des infrastructures existantes. Les principaux travaux prévus sont :

1. La reconstruction du quai Nord, long d'environ trente-deux mètres, construit dans les années 1970 et présentant aujourd'hui des désordres structurels importants. Sa démolition complète suivie d'une reconstruction en béton armé dimensionné pour accueillir les nouveaux remorqueurs RP10 est indispensable.
2. Le quai Ouest, d'une longueur comparable, fera l'objet d'une opération similaire. Sa partie nord est renforcée par des tirants mais montre des dégradations avancées, tandis que sa partie sud repose sur un système de quai poids nécessitant également une remise à niveau.
3. Enfin, la digue Nord, qui assure la protection de la darse, sera confortée par la reprise de l'enrochement et la consolidation du couronnement. Ces interventions garantiront la stabilité du plan d'eau et la sécurité des quais.
4. Les réseaux techniques (eau et électricité) des digues Sud et Est seront repris et modernisés. Un nouvel éclairage sera installé, utilisant des luminaires LED orientés et non éblouissants afin de limiter les impacts sur la navigation et la faune nocturne.

Le chantier, d'une durée prévisionnelle de six à huit mois, mobilisera des engins terrestres et des grues mobiles, avec un phasage progressif des travaux pour réduire les nuisances.

1.4. APPROCHE

L'évaluation environnementale conduite dans le cadre de ce PAC repose sur une approche proportionnée aux enjeux du projet. Trois volets principaux ont structuré la démarche :

- Une revue documentaire et réglementaire, incluant les rapports d'expertise existants (SUEZ 2022, PAC dragage AquaTerra 2021), ainsi que l'analyse des textes en vigueur ;
- Une analyse de l'état initial du site, mobilisant les données topographiques, bathymétriques, géotechniques et biologiques disponibles ;
- Une identification et une hiérarchisation des impacts, en considérant leur intensité, leur durée, leur étendue spatiale et leur réversibilité.

En complément, une visite de site a été réalisée. Elle a permis de confirmer l'état de dégradation des quais, de constater la configuration actuelle des digues et d'apporter une appréciation qualitative sur la qualité du milieu, l'absence d'usages civils et l'intégration paysagère des ouvrages.

Enfin, les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) proposées ont été définies en cohérence avec les enjeux identifiés et seront reprises dans les pièces de marché du DCE afin de garantir leur mise en œuvre effective par les entreprises de travaux.

2. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

2.1. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1.1. MILIEU PHYSIQUE

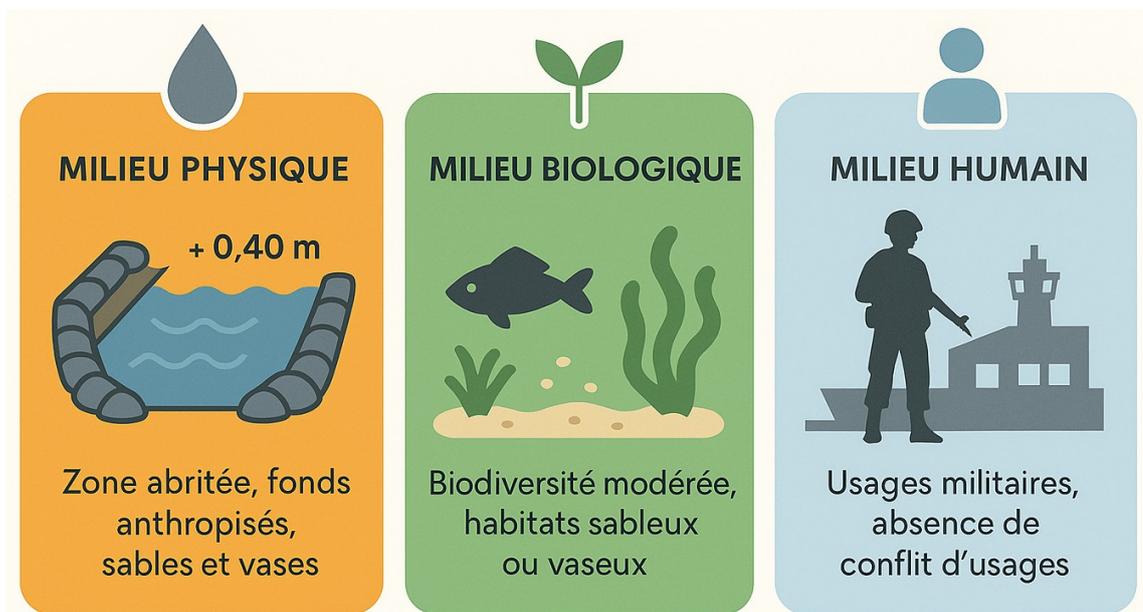
La darse est une zone abritée, protégée des houles du large par des digues en enrochements. Les fonds sont anthropisés et présentent une bathymétrie relativement uniforme. Les données SAFEGE/SUEZ (2022) indiquent une sédimentologie composée majoritairement de sables et vases, sans présence notable de pollutions historiques. Le risque de submersion est limité, mais une surcote de +0,40 m est retenue comme hypothèse prudente.

2.1.2. MILIEU BIOLOGIQUE

Le milieu marin immédiat est caractérisé par une biodiversité modérée, typique des zones portuaires anthropisées. Les habitats benthiques présents sont principalement sableux ou vaseux, avec une couverture limitée en macroalgues et sans récifs coralliens développés. Les espèces endémiques ou menacées recensées dans la zone élargie ne sont pas directement impactées par le projet.

2.1.3. MILIEU HUMAIN

La darse est dédiée aux usages militaires et exclue de la navigation civile. Il n'existe pas de conflit d'usages avec d'autres activités (pêche, plaisance). Le paysage est marqué par les infrastructures portuaires existantes et ne présente pas d'enjeux particuliers en termes d'intégration visuelle.



2.2. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET

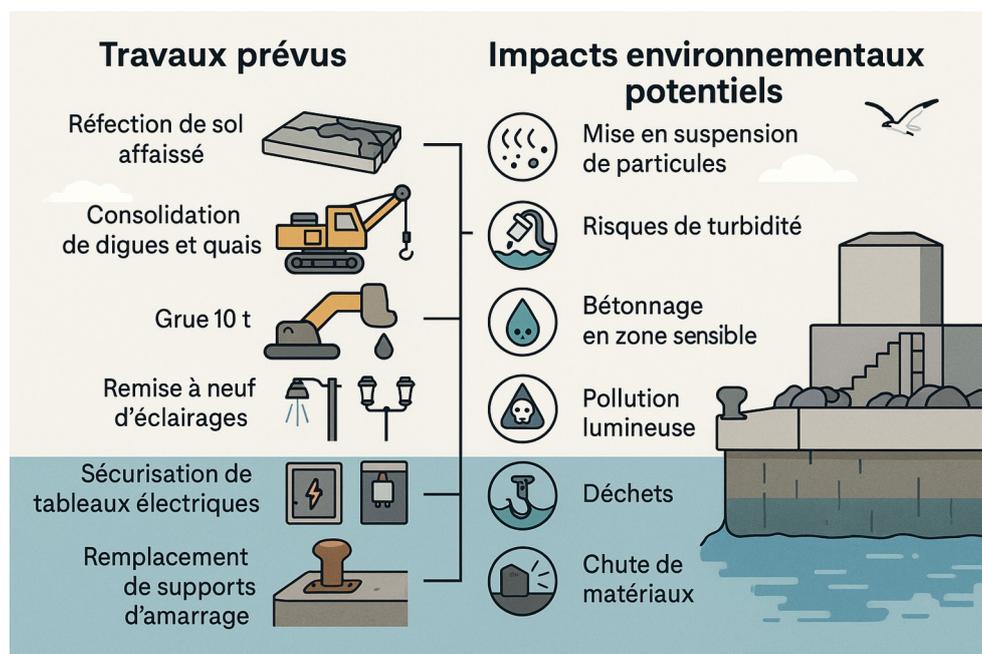
L'analyse des impacts distingue la phase chantier et la phase d'exploitation. Elle couvre également des impacts potentiels non retenus comme significatifs.

2.2.1. PHASE TRAVAUX

Durant la phase chantier, l'impact principal concerne la remise en suspension de particules fines et l'augmentation temporaire de la turbidité. Cet effet, bien que localisé, peut perturber la photosynthèse et la respiration de certains organismes benthiques. Il sera maîtrisé par la mise en place d'écrans anti-dispersion et un suivi régulier de la transparence de l'eau.

Les nuisances sonores générées par les engins de chantier sont un second impact identifié. Elles pourront perturber temporairement la faune piscicole et aviaire, mais leur intensité restera comparable aux activités portuaires habituelles. Les travaux seront organisés en journée et les engins entretenus afin de réduire les nuisances.

Le risque de pollution accidentelle (hydrocarbures, laitance de béton) constitue un enjeu particulier. Sa prévention repose sur un plan de gestion strict incluant le stockage sécurisé des carburants, la disponibilité de kits antipollution et la formation du personnel aux procédures d'urgence.



2.2.2. PHASE EXPLOITATION

En phase d'exploitation, les impacts seront faibles voire positifs : modernisation des réseaux limitant les risques de fuites, éclairage LED orienté réduisant les nuisances lumineuses, amélioration générale de la sécurité portuaire.

Certains impacts ont été étudiés mais écartés comme non significatifs, tels que la qualité de l'air (émissions très faibles et temporaires), le patrimoine archéologique (aucun site identifié) ou les conflits d'usages (zone exclusivement militaire).

2.3. MESURES ERC (ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER)

La définition des mesures d'Éviter, Réduire, Compenser (ERC) a été conduite selon une logique de proportionnalité : le projet étant une réhabilitation sans extension d'emprise, l'effort porte prioritairement sur l'évitement des pressions et la réduction des nuisances en phase chantier. Les mesures proposées ne sont pas uniquement déclaratives : elles décrivent des moyens et des résultats attendus, avec un dispositif de suivi permettant d'en vérifier l'efficacité.

2.3.1. MESURES D'ÉVITEMENT

Le parti d'aménagement retient une reconstruction à l'identique des ouvrages et l'absence d'extension de la darse. Ce choix évite la création d'emprises nouvelles sur le milieu marin et limite strictement les interventions aux ouvrages existants. Le phasage des travaux et l'organisation des zones de chantier visent à éviter toute gêne durable pour les manœuvres de la base navale. En l'absence de battage de pieux prévu, les nuisances impulsionnelles sous-marines sont d'emblée évitées.

2.3.2. MESURES DE RÉDUCTION

TURBIDITÉ ET QUALITÉ DES EAUX

La remise en suspension des sédiments est l'un des principaux mécanismes d'impact en milieu portuaire. Afin d'en limiter l'intensité et la durée, les démolitions en tête de quai et les terrassements de pied d'ouvrage seront réalisés par séquences courtes et confinées. Lorsque la nature des opérations l'exige, des écrans anti-turbidité seront déployés autour des zones actives pour contenir la dispersion des particules et favoriser leur décantation. Les bétons mis en œuvre au contact de l'eau seront limités et, le cas échéant, réalisés dans des conditions évitant le lessivage. Un suivi de la transparence de l'eau sera assuré pendant les phases sensibles ; des seuils d'alerte et des mesures correctives (ralentissement, pause, ajustement du confinement) seront définis dans le DCE.

BRUIT ET VIBRATIONS

Les émissions sonores aériennes liées aux engins et aux outils de démolition seront réduites par une maintenance préventive des matériels, l'évitement des manœuvres inutiles et une planification prioritaire des travaux en journée. Aucun battage n'étant prévu, les nuisances acoustiques sous-marines resteront faibles et de nature continue ; elles seront de surcroît circonscrites à la darse, déjà marquée par des activités portuaires régulières.

RISQUES DE POLLUTION (HYDROCARBURES, BÉTON, EAUX DE POMPAGE)

La prévention prime sur l'intervention. Les zones de ravitaillement en carburant seront équipées de rétentions et de kits antipollution, avec un protocole d'intervention immédiatement opérationnel (barrages flottants, absorbants). Les aires de lavage et de purge du matériel béton seront matérialisées et étanches, de sorte qu'aucune laitance ne puisse rejoindre le milieu. Les eaux de pompage éventuelles seront, si nécessaire, pré-traitées (décantation/filtration) avant rejet, conformément aux prescriptions du DCE.

ÉCLAIRAGES ET ÉMISSIONS LUMINEUSES

Les nouveaux équipements d'éclairage seront composés de luminaires orientés vers les zones de travail, avec un flux maîtrisé pour éviter l'éblouissement des navigateurs et limiter la diffusion du halo lumineux vers la rade. Le fonctionnement sera semi-automatique et calé sur les besoins opérationnels, ce qui réduit la durée d'exposition du milieu aux émissions lumineuses.

GESTION DES DÉCHETS ET DÉBLAIS

Les déchets inertes, ferreux, dangereux et déchets banals feront l'objet d'un tri à la source et d'une évacuation vers des filières agréées, traçables par bordereaux. Les stockages temporaires seront implantés à distance immédiate de la rive et protégés des ruissellements. Les déblais fins potentiellement remis en suspension seront conditionnés et évacués en benne couverte.

CIRCULATION ET COACTIVITÉ

Un plan de circulation chantier limitera les croisements et manœuvres inutiles ; les vitesses seront réduites et les moteurs à l'arrêt systématiquement coupés en attente. Le maintien de l'accessibilité nécessaire aux activités de la base sera garanti par le phasage et la signalisation temporaire.

2.3.3. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Compte tenu des impacts résiduels faibles, aucune compensation écologique n'est requise. A titre d'accompagnement qualitatif, une amélioration ponctuelle du couvert végétal terrestre de l'îlot Brun pourra être envisagée en fin de chantier pour restaurer le caractère paysager des abords.

2.4. MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET TRAÇABILITÉ

Les mesures ERC feront l'objet d'un cadrage contractuel dans le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) : chapitre dédié au CCTP, pièces d'organisation (PAPE – Plan d'Assurance de la Protection de l'Environnement, SOGED – Schéma d'Organisation de la Gestion des Déchets), plans d'installation de chantier et obligations de résultats (indicateurs de turbidité, tenue des registres de déchets, tenue d'un registre d'incidents). Des points d'arrêt ('hold points') jalonnent les phases sensibles. Le titulaire transmettra des rapports de suivi à la MOE/MO, et mettra à disposition les éléments justificatifs en cas de contrôle du PANC.

Intégration au DCE et obligations contractuelles

Les prescriptions ERC ne constituent pas de simples recommandations. Elles seront intégrées aux pièces du DCE et deviendront opposables aux entreprises de travaux via le CCTP, les plans et procédures environnementales, ainsi que les exigences de reporting. Le non-respect des mesures pourra entraîner des mesures correctives immédiates et, le cas échéant, des pénalités prévues au marché.

2.5. CONCLUSION

Le projet de réhabilitation de la darse de manœuvre de l'îlot Brun est une opération de maintenance et de modernisation d'ouvrages existants. Ses impacts environnementaux sont limités, temporaires et maîtrisables grâce aux mesures ERC définies, lesquelles seront contractualisées dans le DCE. En phase d'exploitation, le projet présente un bilan positif, renforçant la sécurité et la durabilité des infrastructures portuaires militaires.

Le présent Porter à Connaissance est soumis au Port Autonome de Nouvelle-Calédonie afin de recueillir son avis.

3. BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- *AQUA TERRA (2021). Porter à Connaissance – Projet de dragage de la darse Manœuvre, îlot Brun, Base navale Chaleix, Nouméa. Rapport 012-21, 128 p.*
- *SUEZ Consulting (2022). Darse de manœuvre de l'îlot Brun – Base Chaleix – État des lieux et préconisations de travaux. Rapport 21MPL064, 89 p.*
- *République de Nouvelle-Calédonie (2001). Loi du pays n°2001-017 du 11 janvier 2002 relative à l'occupation du domaine public maritime.*
- *PIANC (2010). Recommandations internationales pour les travaux de dragage et d'aménagement portuaire.*