

Département du Gard

Commune de Fourques



ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Création d'un port de plaisance fluvial sur la commune de Fourques (Gard)

- Déclaration d'utilité publique (D.U.P.)
- Cessibilité des propriétés (enquête parcellaire)
- Autorisation environnementale

Réf. : Enquête publique unique du 22 septembre au 23 octobre 2025 suivant l'arrêté préfectoral n° 30-2025-07-21-00001 du 21 juillet 2025

Maître d'ouvrage : Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence (CCBTA)

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture du Gard

Commissaire-enquêteur : Monsieur Jean-Louis BLANC

TITRE I - RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

SOMMAIRE

I. RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR	4
1. GENERALITES	4
1.1. Présentation générale, historique	4
1.2. Objet et contexte de l'enquête	4
1.3. Cadre juridique	5
1.4. Composition du dossier d'enquête publique unique	6
2. PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET	7
3. DESCRIPTION DU PROJET DE PORT DE PLAISANCE DE FOURQUES	7
4. ORGANISATION ET PREPARATION DE L'ENQUÊTE	8
4.1. Consultation préalable des Personnes Publiques Associées (PPA)	8
4.2. Désignation du commissaire-enquêteur	9
4.3. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête	9
4.4. Information du public et publicité	10
4.5. Informations préalables	10
5. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	11
5.1. Ouverture de l'enquête	11
5.2. Permanences et consultation du public	11
5.3. Clôture de l'enquête	12
6. BILAN ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS :	12
6.1. Personnes Publiques Associées (PPA)	12
6.2. Observations du public	12
6.3. Délibérations des élus	14
6.4. Procès-verbal de synthèse des observations et mémoire en réponse du maître d'ouvrage	14
7. RAPPEL DES PRINCIPALES OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES	14
8. OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	17

ANNEXES

1 - Organisation de l'enquête

- Annexe 1.1 – Décision n° E25000047 / 30 du 17 avril 2027 du Président du Tribunal Administratif de Nîmes de désignation du commissaire-enquêteur (1 page).
- Annexe 1.2 – Arrêté préfectoral n° 30-2025-07-21-00001 du 21 juillet 2025 portant ouverture et organisation de l'enquête (9 pages).

2 - Publicité de l'enquête

- Annexe 2.1 – Avis d'enquête publique (1 page)
- Annexe 2.2 – Annonces légales parues dans la presse (4 pages)
- Annexe 2.3 – Certificat d'affichage de l'avis d'enquête du 24 octobre 2025 (1 page)

3 - Délibérations

- Annexe 3.1 – Délibération du 22 septembre 2025 du Conseil Communautaire de la CCBTA (5 pages)
- Annexe 3.2 – Délibération di 9 octobre 2025 du Conseil Municipal de Fourques (2 pages)

I. RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

1. GENERALITES

1.1. Présentation générale, historique

Le présent dossier d'enquête publique unique concerne le projet de création d'un port de plaisance fluvial sur le Petit Rhône sur la commune de Fourques dans le Gard (30).

Ce projet est porté par la Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence (CCBTA) qui en est le maître d'ouvrage. Il fait suite au projet de mise en réseau de 9 escales de plaisance sur le département du Gard lancé en 2009 à l'initiative du SCoT Sud Gard et animé par le Conseil Général du Gard,

Le projet de mise en réseau de 9 escales de plaisance sur le département du Gard a été lauréat de l'appel à projet « ports de plaisances exemplaires » du Ministre de l'écologie et du développement durable, des transports et du logement en 2011.

Ce projet « ports de plaisance exemplaires en réseau » concerne 9 escales bordant le canal du Rhône à Sète autour d'une volonté partagée visant l'amélioration du cadre de vie, le développement économique, le rayonnement touristique et la préservation et la valorisation du patrimoine.

L'objectif final de cette démarche est de revaloriser l'artère fluviale du Sud du Gard qui relie le Grand Rhône, le Petit Rhône, la Méditerranée ou encore Sète et le Canal du Midi et de l'ouvrir à ses territoires intérieurs.

Dans ce contexte, la CCBTA et la commune de Fourques ont proposé un projet de création d'un port fluvial au droit du petit Rhône.

Suite aux études de faisabilité effectuées en 2014 et 2015, la CCBTA a décidé de présenter le projet, objet de cette enquête, relatif à la création sur la commune de Fourques d'un port fluvial d'une capacité de 314 anneaux.

Ce projet s'inscrit pleinement dans la démarche « ports de plaisance exemplaires en réseau ». Il constitue l'un des maillons du réseau et sa situation géographique à proximité directe de la ville d'Arles est particulièrement favorable.

1.2. Objet et contexte de l'enquête

La réalisation de ce projet nécessitant des acquisitions foncières et des expropriations, une enquête portant sur **l'utilité publique** et une **enquête parcellaire** sont nécessaires, conformément au Code de l'expropriation.

Susceptible de générer des incidences sur l'environnement et, conformément au Code de l'Environnement, le projet doit également faire l'objet d'une enquête publique au titre de **l'autorisation environnementale**.

Conformément à l'article L.123-6 du Code de l'Environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête publique unique.

La présente enquête est donc une **enquête publique unique** comportant trois volets :

- Au titre du Code de l'expropriation :
 - Une enquête portant sur l'utilité publique,
 - Une enquête relative à la cessibilité des propriétés nécessaires à la réalisation du projet (enquête parcellaire).
- Au titre du Code de l'environnement :
 - Une enquête portant sur l'autorisation environnementale.

Ces trois enquêtes, conduites sous le régime de l'enquête publique unique, font l'objet d'un seul arrêté de prescription et d'un rapport d'enquête unique mais d'avis et conclusions et distincts.

L'autorité organisatrice de cette enquête est la Préfecture du Gard. A l'issue de l'enquête publique, le Préfet du département du Gard devra se prononcer par arrêté préfectoral sur :

- L'utilité publique du projet,
- La cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet,
- L'autorisation environnementale.

Rappel :

Comme pour l'ensemble des enquêtes publiques les principaux objectifs de cette enquête publique unique sont :

- La consultation, préalablement à l'enquête, des personnes publiques associées (PPA) et entités concernées sur les bases du dossier soumis à l'enquête.
- L'information et la participation du public afin de recueillir ses observations et propositions en cours d'enquête sur les bases du dossier soumis à enquête (cf. § 1.4).
- Sur ces bases, l'émission d'un rapport d'enquête et des avis et conclusions motivés du commissaire-enquêteur.

Ces éléments constituent ainsi une aide à la décision pour l'établissement du projet définitif par le maître d'ouvrage et pour les autorisations administratives requises.

1.3. Cadre juridique

La présente enquête unique est régie par les textes suivants :

Code de l'environnement, et notamment :

- Les articles L 123-1 à L.123-19 et R.123.-1 à R.123-27 du Code de l'environnement régissant les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Les articles L.181-10 et R.181-36 à 41 du Code de l'environnement relatifs aux projets soumis à autorisation environnementale ;
- Les articles L.126-1 et R.126-1 à 4 concernant la déclaration de projet.

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment :

- Les articles L.1, L. 110-1 et suivants, et R. 111-1 et suivants relatifs à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- Les articles L. 131-1 et suivants et R.131-1 à R132-4 relatifs à l'enquête parcellaire.

Le projet est en outre soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (R.214-1 du Code de l'Environnement), à évaluation environnementale (R122-2 du Code de l'Environnement) et à autorisation au titre des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE) (L.511-1 du Code de l'Environnement).

Sur demande du Président de la communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence, l'arrêté préfectoral n° 30-2025-07-21-00001 du 21 juillet 2025 (cf. annexe 1.2) a été établi pour l'ouverture de la présente enquête publique unique et pour en définir les modalités.

1.4. Composition du dossier d'enquête publique unique

Les documents constituant le dossier d'enquête ont été mis à la disposition du public au siège de l'enquête (Mairie de Fourques – 28 Rue Etienne Courlas 30300 - Fourques) aux jours et heures d'ouverture de la mairie durant toute la période d'ouverture de l'enquête. L'ensemble du dossier était également consultable en ligne sur le site d'un registre électronique dédié et sur le site de la commune de Fourques durant cette période.

Ces documents sont les suivants :

Dossier d'enquête publique unique :

NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

VOLUME A : DOSSIER RELATIF À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (art. R.123-8 du Code de l'environnement et R.112-4 du Code de l'expropriation)

- Pièce 1 : Objet de l'enquête publique unique, informations juridiques et administratives
- Pièce 2 : Notice explicative
- Pièce 3 : Plan de situation
- Pièce 4 : Plan général des travaux
- Pièce 5 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce 6 : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce 7 : Résumé non technique de l'étude d'impact sur l'environnement
- Pièce 8 : Étude d'impact sur l'environnement
- Pièce 9 : Avis et décisions obligatoires
- Pièce 10 : Annexes

VOLUME B : DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (art. R.181-13 du Code de l'environnement)

- Pièce 1 : Formulaire joint à la demande d'autorisation
- Pièce 2 : Préambule
- Pièce 3 : Présentation du projet
- Pièce 4 : Note de présentation non technique
- Pièce 5 : Etude d'impact
- Pièce 6 : Résumé non technique de l'étude d'impact
- Pièce 7 : Volet ICPE
- Pièce 8 : Annexes

VOLUME C : DOSSIER D'ENQUÊTE PARCELLAIRE (art. R.131-3 du Code de l'expropriation)

Documents annexes :

- Registre d'enquête publique
- Avis d'enquête publique (annexe 2.1).
- 4 annonces légales parues dans la presse
- Arrêté préfectoral n°30-2025-07-21-00001 du 21 juillet 2025 portant ouverture et organisation de l'enquête (cf. annexe 1.2).

2. PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET

Dans le cadre de la mise en réseau des 9 ports de plaisance gardois, la création du port de plaisance de Fourques a pour objectifs le développement économique et le rayonnement touristique de la région. Il s'agit ainsi de revaloriser l'artère fluviale du Sud du Gard qui relie le Grand Rhône, le Petit Rhône, la Méditerranée ou encore Sète et le Canal du Midi et de l'ouvrir à ses territoires intérieurs.

Les principaux objectifs sont les suivants :

- Améliorer et accroître la capacité d'accueil des plaisanciers afin de faciliter l'usage de la plaisance et de répondre à la saturation des ports actuels.
- Rationaliser la plaisance fluviale sur le Rhône par une bonne répartition géographique des ports d'accueil et réduire les distances entre les escales.
- Rendre plus attractif le territoire et développer le tourisme et le commerce local.
- Créer un site touristique à part entière afin de revaloriser les bords du Rhône pour tous dans le cadre d'un espace multimodal (lieu de promenades, connexion aux pistes cyclables).

La création de ce port permettra en outre la création d'emplois et pourrait être à la base de nouvelles activités nautiques et d'une amélioration de l'offre de loisirs dans la région.

L'un des objectifs principaux est également la volonté d'une bonne intégration environnementale en créant un espace de verdure, en compensant la suppression d'une partie de la ripisylve et en obtenant la certification « ports propres ». Il s'agit d'une démarche volontaire de la part des gestionnaires de ports de plaisance qui traduit leur volonté de prendre des engagements concrets pour lutter en faveur de la préservation des milieux aquatiques et du développement durable des activités portuaires.

Il est à noter que la réalisation de ce projet est liée au projet d'amélioration des digues du Rhône dans la mesure où les déblais excavés pour le creusement du port (estimés à 560 000 m³) doivent être utilisés pour la consolidation de ces digues après un stockage provisoire sur le territoire de la commune de Fourques.

3. DESCRIPTION DU PROJET DE PORT DE PLAISANCE DE FOURQUES

Trois sites de la commune de Fourques sont concernés par le projet :

- Le site même du port comprenant le bassin et ses aménagements. Ce site est localisé à l'extrémité Sud-Est du territoire communal, entre le Petit Rhône et la digue de protection contre les inondations, secteur dit des ségonnaux.
- Deux sites prévus pour accueillir le stockage temporaire des déblais extraits du site du port pour la création du bassin :
 - Un site de stockage est localisé à la sortie Ouest du village, à environ 1,5 km du site du port.
 - Un site est situé un peu plus au Nord en zone agricole et est distant d'environ 3,7 km du site du port.

Principaux aménagements et équipements :

- Création d'un plan d'eau portuaire (environ 5,8 hectares) d'une capacité de 314 anneaux pour des bateaux de 7 à 20 mètres avec possibilité d'accueillir 4 bateaux de grande plaisance de 20 à 30 mètres.
- Création d'une passe d'entrée dans le port reliée au Petit Rhône d'une largeur de 27 mètres et permettant le croisement de deux bateaux de 12 mètres.

- Aménagement des bords du bassin en pente douce par des berges végétalisées avec des accès piétons.
- Installation de 8 pontons en structure aluminium d'une largeur de 2,50 m sur lesquels les bateaux seront amarrés perpendiculairement. Des petits appontements flottants (catways) sont prévus toutes les deux unités le long des navires amarrés. Ces structures métalliques seront recouvertes d'un platelage en bois ou imitation bois. Ces pontons seront maintenus en place et amarrés par 70 pieux métalliques. L'accès aux pontons s'effectuera à partir des cheminements piétonniers par des passerelles sur pivot.
- Création d'une cale de mise à l'eau au sud-ouest du port (longueur : 35 m ; largeur : 27 m) pour les bateaux inférieurs à 10 mètres.
- Création d'un point propre à proximité de la cale de mise à l'eau muni d'une station de recueil des eaux grises et eaux noires avec pompe de refoulement reliée au réseau d'eaux usées existant.
- Installation d'un dispositif d'avivement mécanique par hélices afin de limiter la sédimentation et de participer au brassage des eaux.
- Installation d'un ponton d'accostage flottant en béton (20 m x 6 m) sur le petit Rhône permettant l'accostage des navettes de passagers et réservé aux professionnels de la navigation.
- Installation d'un balisage de signalisation fluviale sur le site du projet et sur le Petit Rhône permettant la navigation de jour et de nuit.
- Raccordement aux réseaux permettant une bonne exploitation du site (électricité puissance et éclairages ; eau potable ; eau d'arrosage ; eaux usées).
- Aménagement paysager et végétalisation du site sur 4,5 hectares environ. Réalisation de parcours de promenade en descentes douces vers l'eau, terrasses enherbées et vallons arborés.

Il est à noter que les impacts sur les terres agricoles et sur la ripisylve feront l'objet des compensations suivantes :

- Remise en culture de 10,05 hectares de terrains en friche situés à proximité du site. Ces parcelles seront confiées à la structure de gestion agricole ECOTERRE.
- Restauration et reconstitution de milieux humides et de ripisylve sur une surface de 3 000 m², soit 200 % de la surface de ripisylve détruite pour réaliser la passe d'entrée au port.

4. ORGANISATION ET PREPARATION DE L'ENQUÊTE

4.1. Consultation préalable des Personnes Publiques Associées (PPA)

Le projet soumis à l'enquête a été transmis aux personnes publiques associées (PPA) concernées afin de recueillir leurs avis sur celui-ci avant l'ouverture de l'enquête publique et de joindre ainsi ces avis dans le dossier d'enquête présenté au public.

Les personnes publiques associées consultées sont les suivantes :

- Direction Générale des Finances Publiques (domaines)
- Syndicat Mixte d'aménagement des digues du delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM)
- Commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)
- Mission Régionale d'Autorité Environnementale Occitanie (MRAe)
- Autorité Environnementale (DREAL - Direction Ecologie)
- Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)
- Compagnie Nationale du Rhône (CNR)
- Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- Agence Régionale de Santé (ARS)
- Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- SCOT Sud Gard
- Voies Navigables de France (VNF)
- Compagnie Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Camargue Gardoise

4.2. Désignation du commissaire-enquêteur

Sur demande de Monsieur le Préfet du Gard et par décision n° E25000047/30 du 17 avril 2025 (cf. annexe 1.1), Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nîmes a désigné Monsieur Jean-Louis BLANC en qualité de commissaire-enquêteur pour la conduite de l'enquête publique ayant pour objet :

« La déclaration d'utilité publique du projet de création d'un port de plaisance fluvial sur la commune de Fourques, l'autorisation environnementale et la cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet, à la demande de la Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence ».

Par la même décision, Monsieur Daniel DUJARDIN a été désigné en qualité de commissaire-enquêteur suppléant pour cette enquête.

4.3. Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête

Par arrêté préfectoral n° 30-2025-07-21-00001 du 21 juillet 2025 (cf. annexe 1.2), Monsieur le Préfet du Gard a prescrit l'ouverture de l'enquête publique pour une durée de 32 jours consécutifs du lundi 22 septembre 2025 à 9 heures au jeudi 23 octobre 2025 à 17 heures. La préfecture du Gard (Direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination) intervient dans cette enquête en qualité d'autorité organisatrice de l'enquête.

Cet arrêté précise en particulier les conditions de déroulement de l'enquête et en rappelle les règles.

Le siège de l'enquête a été fixé à la Mairie de Fourques - 28 Rue Etienne Courlas 30300 – Fourques.

Quatre permanences du commissaire-enquêteur ont été prévues en adéquation avec la participation prévisionnelle du public et les horaires d'ouverture de la mairie de Fourques.

Conformément à la réglementation, cet arrêté préfectoral a été établi sur les bases d'une concertation entre le commissaire-enquêteur et l'autorité organisatrice de l'enquête lors de la réunion du 5 mai 2025 en Préfecture.

4.4. Information du public et publicité

L'information du public s'est effectuée dans de bonnes conditions de la manière suivante :

Information par voie de presse :

L'avis d'enquête publique (cf. annexe 2.1) a fait l'objet de deux publications par la presse locale dans deux journaux diffusés dans la région (cf. annexe 2.3) :

- « Midi Libre » du 1^{er} septembre et du 24 septembre 2025.
- « La Gazette » du 28 août et du 24 septembre 2025.

Affichage sur la commune de Fourques :

L'avis d'enquête publique au format A2 sur fond jaune (cf. annexe 2.1) a été affiché du 31 juillet au 23 octobre 2025 inclus sur la commune de Fourques suivant le certificat d'affichage du 24 octobre 2025 (cf. annexe 2.3).

Cet affichage s'est effectué à l'entrée de l'Hôtel de ville de Fourques et sur les trois sites concernés par l'enquête (site du port et deux zones de stockage des déblais).

L'affichage sur site s'est effectué sur des terrains nus au moyen de panneaux de bois sur piquets parfaitement visibles sur les emplacements suivants :

- Chemin de la digue à proximité du giratoire entre l'avenue de l'ancien Pont d'Arles et la rue de la Rompie.
- Chemin des Partisans – Zone dite des « Terres Longues »
- Intersection entre la rue Volle et la rue Bouix – ZA de Fourques

Le contrôle de cet affichage a fait l'objet de 4 procès-verbaux de constat avec photos établis les 9 septembre, 22 septembre, 15 octobre et 23 octobre 2025 par Maître Éric Marre, Huissier de Justice à Beaucaire. Ces constats (non joints à ce rapport) sont disponibles auprès de la CCBTA.

Autres moyens d'information :

- Information sur le site internet de la ville de Fourques.
- Information sur le site internet de la Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence (CCBTA).
- Information sur la revue mensuelle de septembre 2025 de la CCBTA « Feuilles d'Argence ».

4.5. Informations préalables

La présentation initiale du projet au commissaire-enquêteur s'est effectuée au cours de la réunion du 5 mai 2025 avec les services de la Préfecture concernés. Cette réunion avait pour objet :

- La présentation de l'historique et du contexte du projet.
- La concertation préalable entre le commissaire-enquêteur et l'autorité organisatrice en vue d'élaborer l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.
- La remise du dossier d'enquête complet (édition papier) au commissaire-enquêteur.

La présentation détaillée du projet s'est effectuée au cours de la réunion du 4 septembre 2025 en mairie de Fourques avec les représentants du maître d'ouvrage (Territoire 30), les représentants du maître d'œuvre (Cabinet Ingérop) et Monsieur le Maire de Fourques. Cette réunion avait en particulier pour objet :

- L'organisation de l'équipe de projet et la présentation des personnes intervenantes.
- La présentation technique du projet dans ses grandes lignes.

- Les éléments justificatifs du projet et le contexte de la navigation fluviale sur le Rhône.
- La visite sur le terrain des sites concernés, soit le site du port et les deux sites prévus pour le stockage des déblais d'excavation.

En outre des informations détaillées sur l'historique, le contenu du projet et sa raison d'être ont été fournies au commissaire-enquêteur lors de sa réunion avec le maître d'ouvrage (représenté par M. H. Boule - DGS de la CCBTA) lors de la réunion du 30 octobre 2025 à Beaucaire.

5. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

5.1. Ouverture de l'enquête

Conformément à l'arrêté préfectoral n° 30-2025-07-21-00001 du 21 juillet 2025 (cf. annexe 1.2), l'enquête a été ouverte le lundi 22 septembre 2025 à 9 heures par le commissaire-enquêteur en mairie de Fourques. A noter que le registre numérique a été ouvert ce même jour à 9h00.

Le dossier d'enquête mis à disposition du public était complet. Le registre d'enquête ainsi que les différentes pièces du dossier ont été paraphés par le commissaire-enquêteur.

Les moyens relatifs à la dématérialisation de l'enquête publique (cf. § 5.2 ci-après) étaient opérationnels dès l'ouverture de l'enquête.

5.2. Permanences et consultation du public

Durant toute la période de l'enquête, un dossier complet (constitué de l'ensemble des documents mentionnés dans le § 1.4) ainsi qu'un registre d'enquête publique ont été mis à la disposition du public dans un local dédié de la mairie de Fourques

Un contrôle de l'intégrité du dossier et du registre d'enquête a été effectué régulièrement en cours d'enquête par des agents de la mairie et par le commissaire-enquêteur lors des permanences.

Afin de recueillir directement les observations du public, le commissaire-enquêteur a tenu les permanences suivantes :

- Lundi 22 septembre 2025 de 9h00 à 12h00 (jour d'ouverture de l'enquête).
- Mercredi 1^{er} octobre 2025 de 13h30 à 17h00.
- Mardi 14 octobre 2025 de 9h00 à 12h00.
- Jeudi 23 octobre 2025 de 13h30 à 17h00 (jour de clôture de l'enquête).

Dématérialisation de l'enquête :

Conformément à la réglementation et aux articles 4 et 7 de l'arrêté préfectoral du 21 juillet 2025, le public a pu consulter les pièces du dossier d'enquête et formuler ses observations et propositions par voie électronique sur un registre dématérialisé spécifique. En outre une adresse électronique a été créée pour envoi direct de courriels au commissaire-enquêteur.

L'ensemble des pièces du dossier d'enquête étaient également accessibles sur le site de la commune de Fourques.

Par ailleurs un poste informatique spécifique a été installé par le maître d'ouvrage au siège de l'enquête afin que le public ne disposant pas de moyens d'accès à internet puisse accéder au dossier et formuler ses observations par voie électronique. Ce poste a été opérationnel pendant toute la durée de l'enquête.

Nota :

Une erreur a été identifiée dès le premier jour de l'enquête sur l'avis d'enquête au niveau de l'adresse électronique du registre numérique : « : <https://www.registre-numerique.fr/port-fluvial-a-fourques> » au lieu de « : <https://www.registre-numerique.fr/port-fluvial-fourques> ».

Cette erreur pouvant générer des difficultés d'accès au registre électronique pour le public a été corrigée dès le deuxième jour de l'enquête. Les avis affichés ont été maintenus en l'état mais une action informatique a été mise en œuvre afin que les accès à l'adresse erronée soient dirigés vers la bonne adresse. Les tests de vérification nécessaires ont été effectués par le maître d'ouvrage.

5.3. Clôture de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et sans incident.

Elle a été clôturée le jeudi 23 octobre 2025 à 17h00 par le commissaire-enquêteur.

Le dossier d'enquête et le registre d'enquête mis à disposition du public ont été récupérés par le commissaire-enquêteur afin d'être exploités pour l'établissement du procès-verbal de synthèse des observations et du rapport d'enquête. Ces documents seront remis à l'autorité organisatrice de l'enquête avec le présent rapport d'enquête. Leur intégrité a été contrôlée lors de la clôture de l'enquête par le commissaire-enquêteur.

6. BILAN ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS :

6.1. Personnes Publiques Associées (PPA)

La totalité des personnes publiques consultées préalablement à l'enquête (cf. § 4.1 précédent) ont produit une réponse :

Les observations formulées par les PPA et leurs échanges avec le maître d'ouvrage sont rappelés dans le chapitre 7 ci-après.

6.2. Observations du public

Nombre de contributions déposées par le public :

- Sur le registre numérique : 46 (+ une contribution de la CLE du SAGE Camargue Gardoise comptabilisée comme PPA)
- Par courriel (réintégrées sur le registre numérique) : 3
- Sur le registre papier : 9

Soit un total de 58 contributions.

Avis des intervenants :

Globalement on peut retenir que :

- 34 intervenants sont opposés au projet,
- 11 intervenants sont favorables au projet,
- 13 intervenants n'émettent pas d'avis tranché mais posent des questions ou sont favorables sous réserve de disposer d'informations complémentaires, notamment sur le plan économique.

Lieux de résidence des intervenants :

Sur les 55 intervenants ayant mentionné leur commune de résidence on peut noter une très forte participation locale :

- Fourques : 26
- Arles : 17
- Communes voisines (Tarascon, Beaucaire) : 7
- Divers : 5

Principaux sujets abordés par le public :

Il est à noter que la plupart de ces contributions sont largement argumentées, abordent de nombreux sujets et comportent de nombreuses questions.

L'ensemble des observations formulées par le public a donné lieu à des réponses et explications de la part du maître d'ouvrage. Elles sont détaillées et analysées dans le chapitre 8 ci-après. On peut toutefois noter les principaux sujets suivants qui ont retenu l'attention des intervenants et suscité des questions ou des oppositions :

Pertinence du projet :

- Doutes sur la réalité du besoin de la navigation de plaisance et sur le remplissage du port.
- Absence d'étude commerciale.

Aspect économique :

- Absence d'études économiques.
- Doutes sur le résultat d'exploitation et le temps de retour sur investissement.
- Crainte d'un impact sur les impôts locaux.
- Pertinence d'utiliser des fonds publics pour un loisir réservé à une minorité nantie.

Aspect environnemental :

- Impact sur la biodiversité.
- Suppression d'une partie de la ripisylve et rupture de la continuité du corridor écologique.
- Impact sur la nappe phréatique
- Risque de contamination des déblais par métaux lourds et PCB.

Nuisances en cours de travaux :

- Nuisances pour la population du village liées au trafic important des camions de transports de déblais à proximité du village.
- Dégradation et souillure (poussières, boue) des voies de circulation des camions de déblais.

Nuisances du port en cours d'exploitation :

- Pollution et nuisances apportées par les bateaux
- Nuisances apportées par le tourisme. Risque de surtourisme.

Risques liés au Petit Rhône :

- Dépôts de sédiments et risque d'envasement rapide du port.
- Risque d'inaccessibilité au port en période d'étiage.

Stockage des déblais :

- Risque de contamination du lieu de stockage et de la nappe phréatique
- Risque de durée prolongée de ce stockage (en cas de non-utilisation de ces terres pour les digues du Rhône).

Archéologie et monuments historiques :

- Nécessité de fouilles préalables et risque de dégradation de vestiges archéologiques.
- Impact visuel sur les monuments classés (vieux pot d'Arles et Château).

6.3. Délibérations des élus

Les élus de la Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence (CCBTA) et de la commune de Fourques se sont prononcés comme suit sur le projet en cours d'enquête publique, soit sur les bases du projet finalisé :

Délibération du Conseil Communautaire de la CCBTA (cf. annexe 3.1)

A l'unanimité, le Conseil Communautaire « Réaffirme la volonté de la Communauté de communes de voir se réaliser ce projet structurant pour le territoire » et « émet un avis très favorable à la réalisation du projet ».

Délibération du Conseil municipal de Fourques (cf. annexe 3.2)

Le Conseil municipal décide à l'unanimité « de réaffirmer sa volonté de voir se réaliser le projet de port fluvial sur le territoire de la commune de Fourques » et « d'émettre un avis favorable à la réalisation du projet tel que présenté dans le cadre de l'enquête publique ».

6.4. Procès-verbal de synthèse des observations et mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Conformément au Code de l'Environnement et à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 21 juillet 2025, un procès-verbal de synthèse des observations a été établi par le commissaire-enquêteur afin de le remettre en main propre et de le commenter au représentant du maître d'ouvrage (M. H. Boule – DGS de la CCBTA) le 30 octobre 2025, soit dans la huitaine suivant la fin de l'enquête comme le prévoit la réglementation.

Le mémoire en réponse produit par le maître d'ouvrage a été transmis au commissaire-enquêteur par courriel le vendredi 14 novembre 2025, soit 15 jours après la remise du procès-verbal de synthèse comme le prévoit la réglementation. Les réponses du maître d'ouvrage ont été directement insérées dans le procès-verbal de synthèse au regard des observations. Elles sont mentionnées dans le chapitre 8 ci-après (sur fond ombré).

Nota : Le procès-verbal de synthèse des observations et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont retranscrits intégralement dans le chapitre 8 du présent rapport. Par conséquent ces deux documents ne figurent pas dans les annexes afin de ne pas alourdir inutilement celles-ci. Les documents originaux sont disponibles auprès du maître d'ouvrage.

7. RAPPEL DES PRINCIPALES OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES

Direction Générale des Finances Publiques (domaine)

Réf. : Courrier du 16/07/2024

Estimation de la valeur vénale des parcelles concernées.

Syndicat Mixte d'aménagement des digues du delta du Rhône et de la mer (SYMADREM)

Réf. : Courrier SYMADREM du 18 mars 2024

Avis favorable au projet avec les prescriptions suivantes :

- Toutes les traversées de réseaux seront assurées via le rond-point, en dehors du remblai de la digue via un ouvrage dimensionné selon les règles de l'Art en matière d'ouvrages hydrauliques.
- Une seule traversée piétonne sera privilégiée.
- Les essences arbustives avec des racines plongeantes seront à privilégier en bordure du projet à proximité de la digue, même au-delà de la limite des 5 mètres.

Commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)

Réf. : Courrier CDPENAF du 18 janvier 2023

Avis favorable au projet. Demande les compléments suivants aux mesures proposées :

- Trouver 1,7 ha de terres supplémentaires à remettre en culture pour compenser les 10,07ha de terres agricoles consommées par le projet.
- Prévoir la remise en état préalable des parcelles en reconquête avant la mise en culture.

Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) Occitanie

Réf. : Avis de la MRAe du 17/08/2022 (23 pages)

Cet avis comporte une synthèse et des avis détaillés avec de nombreuses recommandations. Il a donné lieu à des réponses point par point du maître d'ouvrage (CCBTA) dans le document produit le 12/12/2022 (14 pages).

Autorité Environnementale

Réf. : Courrier de la DREAL Occitanie du 20/02/2025

Annexe au courrier : « Proposition de mesures complémentaires ».

La DREAL confirme que le projet « garantit l'absence de risque suffisamment caractérisé d'atteinte aux espèces protégées. De ce fait il n'est pas soumis à procédure de dérogation espèces protégées, sous réserve de l'application des mesures d'évitement, de réduction et de suivi prévues dans le dossier, ainsi que des mesures complémentaires proposées en annexe ».

Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)

Réf. : Courrier DRAC – UDAP du 19/09/24

Observations principales :

- Tous les acteurs du projet insistent sur l'importance de préserver la ripisylve et de conserver le caractère naturel qui correspond à la vocation initiale du zonage Z1 (zone à vocation naturelle et agricole).
- La recommandation de l'architecte des bâtiments de France de déplacer l'emprise du projet afin de l'éloigner du Vieux Pont (monument historique) n'a pas été suivie.
- L'emplacement d'un ponton lourd à proximité des piles du pont ne semble pas judicieux.

Compagnie Nationale du Rhône (CNR)

Réf. : Courrier CNR du 23/10/2024 et Courrier de la Préfecture du 25/10/2024

La CNR précise qu'elle doit s'assurer de la compatibilité du projet avec les contraintes d'exploitation liées à la concession Rhône et avec ses obligations. La CNR formule pour cela des remarques et prescriptions.

Ces remarques et prescriptions ont donné lieu à une réponse détaillée de la CCBTA (*courrier du 31/12/2024*).

Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)

Réf. : Courrier DDTM du 09/09/24

La principale observation concerne la gestion des terres excavées dont le dépôt ne devra pas excéder 3 ans. « Il est impératif que le porteur du projet apporte des justifications sur le réemploi des déblais (volume, durée, destination, planning précis d'utilisation) ».

Au cas où, au terme des 3 années, il subsiste un dépôt, la CCBTA s'engage, conformément à l'autorisation de stockage temporaire, à retirer ce dépôt (*courriers CCBTA du 08/01/24 et du 12/02/25*).

Agence Régionale de Santé (ARS)

Réf. : Courrier ARS du 24/09/24

L'ARS précise les dispositions à prendre concernant :

- Les dégagements de poussières.
- La qualité de l'eau potable sur les secteurs concernés.
- Le risque de prolifération des plantes invasives sur les stockages de terres.

La CCBTA s'engage à mettre en œuvre ces dispositions (*courrier du 08/10/24 à la Préfecture*).

Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)

Réf. : Courrier DRAC du 09/09/24

La DRAC considère que le projet risque de porter atteinte à des vestiges archéologiques et a décidé de prescrire la réalisation d'un diagnostic.

La DRAC communique à la CCBTA l'arrêté n° 76-2024-0943 du 9/09/24 relatif à une opération de diagnostic préalablement à la réalisation du projet. Cette opération est attribuée à l'INRAP (Institut National de recherches archéologiques préventives).

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Réf. : Courrier DREAL Occitanie du 14/08/24 et Courrier DREAL Auvergne-Rhône-Alpes du 11/10/24

La DREAL Occitanie considère que le dossier révisé est recevable et mentionne :

- une fragilité au regard des inconvénients que générera le dépôt sud de 12 m de hauteur vis-à-vis des proches riverains,
- la présence de canalisations de gaz enterrées qui nécessite des échanges avec le transporteur GRTgaz.

La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes aborde les problèmes liés au stockage et au devenir des terres excavées.

SCOT Sud Gard

Réf. : Courrier SCOT du 16/088/2024

Avis favorable au projet qui est compatible avec les orientations du SCOT Sud Gard.

Voies Navigables de France (VNF)

Réf. : courriel du 05/09/24 à la Préfecture

Suite aux observations de VNF la CCBTA précise dans son courrier du 08/10/24 à la Préfecture :

- avoir travaillé avec VNF afin de définir le plan de signalisation sur le Petit Rhône,
- devoir travailler avec VNF et la CNR pour définir les modalités précises d'accès au port (VHF envisagé).

Compagnie Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Camargue Gardoise

Réf. : Avis du 11 septembre 2020

Voir la contribution N 24 ci-après formulée par courriel en cours d'enquête.

8. OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Remarque 1 :

Dans un souci de synthèse et de clarté, les observations formulées ci-après par le public sont résumées. Toutefois les réponses du maître d'ouvrage ont été produites à partir de l'intégralité des observations formulées par le public.

Remarque 2 :

Les contributions du public sont numérotées comme suit dans l'ordre chronologique de leur réception :

- N.. pour les contributions formulées sur le registre numérique ou adressées par courriel.
- R.. pour les contributions formulées sur le registre papier.

N 1 – M. P. Carré - Fourques

S'oppose à la réalisation de ce projet pour les raisons suivantes :

- Disparition d'une dizaine d'hectares de terres agricoles.
- Destruction d'une portion de ripisylve constituée de peupliers âgés.
- Rupture de continuité écologique (castor, genette), facteur essentiel de la sauvegarde de la biodiversité.

Réponse du maître d'ouvrage :

La consommation de terres agricoles a fait l'objet d'une analyse approfondie dans le volet agricole du dossier, qui conclut à la nécessité d'une compensation foncière équivalente. Dans ce cadre, la CCBTA a déjà acquis un ensemble de 8,35 hectares de terrains en friche situés à proximité du site, destinés à être remis en culture après réhabilitation. Ces parcelles seront confiées à ECOTERRE, structure de gestion agricole créée sous la forme d'une SCIC réunissant la Chambre d'agriculture du Gard, le Conseil départemental du Gard et la SAFER Occitanie. Son rôle est de protéger durablement le foncier agricole, de le mettre à disposition d'exploitants et d'accompagner leur installation sur des bases stables et non spéculatives.

Les terrains seront gérés dans le cadre d'un bail emphytéotique d'au moins trente ans, comprenant des obligations de mise en valeur et des garanties de maintien de l'usage agricole. La sélection des exploitants sera pilotée par un opérateur spécialisé et suivie par un comité technique associé au maître d'ouvrage.

La CDPENAF a émis un avis favorable à ce dispositif, le jugeant proportionné aux surfaces mobilisées et assurant une compensation effective et durable. Le dossier précise enfin que la remise en culture pourra être

engagée avant le début des travaux, garantissant une continuité agricole. L'ensemble constitue ainsi une compensation robuste, fondée sur la réhabilitation de surfaces équivalentes et sur un dispositif contractuel garantissant leur vocation agricole de long terme. (Volume A – Pièce 9).

Concernant le volet environnement, des mesures ont été prises pour diminuer l'impact de celui-ci. En effet, les pistes de réflexions ont mené à l'élaboration d'un projet dont l'emprise a été réduite au maximum, le positionnement de la passe d'entrée a été positionnée dans un secteur à enjeux modérés plutôt que fort ainsi que le recul du bassin par rapport à la ripisylve et son renforcement ont été privilégiés. La ripisylve actuellement en place n'est affectée qu'au droit de la passe d'entrée, pour une surface limitée de 1 500 m². L'étude d'impact précise que cette perte localisée fait l'objet d'une mesure compensatoire dédiée (R12), consistant en la restauration et la reconstitution de milieux humides et de ripisylve sur une surface totale de 3 000 m², soit 200 % de la surface détruite. Cette compensation repose exclusivement sur l'emploi d'essences locales adaptées afin de garantir la continuité écologique du corridor rivulaire. (Volume A, Pièce 8).

Enfin, les volets naturalistes réalisés par NATURALIA et ECOMED (Volume B, Pièce 8) concluent à l'absence d'impact significatif sur les espèces identifiées dans le périmètre d'étude. Ces enjeux écologiques ont été intégrés dans la conception du dispositif ERC, dont les mesures visent à éviter toute dégradation notable, à réduire les effets des travaux, et à compenser les impacts résiduels par des actions de restauration écologique adaptées. Le dispositif ERC mis en place comprend notamment :

Mesure d'évitement :

- E1 : modification de l'air initiale d'emprise du port

Mesures de réduction :

- R1 : adaptation du calendrier d'exécution des travaux aux périodes de moindre sensibilité
- R2 : accompagnement écologique du chantier avant et pendant les travaux
- R3 : délimitation et respect des emprises et mise en défens des secteurs d'intérêt écologique
- R4 : création de micro-habitats pour la petite faune avant travaux
- R5 : accompagnement par un écologue pour l'abattage des arbres à chiroptères
- R6 : aménagement pour limiter les pièges mortels pour la faune
- R7 : adaptation des éclairages par rapport aux chiroptères
- R8 : limitation de l'attrait des zones de chantier pour les amphibiens pionniers
- R9 : gestion des risques de pollution du Petit Rhône
- R10 : limitation du risque de prolifération des espèces végétales invasives pendant les travaux
- R11 : débroussaillage et terrassement respectueux de la biodiversité
- R12 : restauration de ripisylves

Les mesures d'atténuation proposées (y compris la restauration de la ripisylve qui doit faire l'objet d'une compensation au titre de la Loi sur l'eau) réduiront de manière significative les impacts liés au projet (Volume A, Pièce 7.).

N 2 – M. J.Cabasse - Fourques

En tant que commerçant est favorable au projet qui permettra certainement de dynamiser le village et de Développer la vie culturelle.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

N 3 – M. T. Foirest - Arles

Avis favorable « Super projet ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

N 4 – M. A. Miare – Arles

Propose une arrivée d'eau par canal et une porte écluse pour permettre de renouveler l'eau du port et d'éviter une inondation ou un surplus d'eau.

Ne pas faire stationner l'eau pour éviter les bactéries et le nettoyage du port.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette option a été étudiée en phase AVP et il a été conclu que le projet n'intégrera pas d'écluse car le Petit Rhône est déjà navigable sur 58 km sans écluse, avec un gabarit suffisant pour les navires prévus. Les études hydrauliques montrent un impact quasi nul sur les niveaux d'eau et des courants faibles, ce qui ne justifie pas de régulation supplémentaire. L'accès se fait par une passe de 27 m, dimensionnée pour la sécurité, et la qualité de l'eau sera assurée par un système d'avivement mécanique. Enfin, le règlement de navigation ne prévoit pas d'écluse et en créer une impliquerait des coûts et des contraintes d'exploitation sans bénéfice réel.

Pour ce qui est du problème de stagnation de l'eau, le projet prévoit l'établissement d'un dispositif d'avivement du plan d'eau (Volume A, Pièce 5). Ce dispositif a pour objectif de créer une circulation et de limiter les dépôts vaseux. Il s'agit d'hélices qui permettent de générer un courant. Afin d'éviter l'impact sur la faune piscicole et en particulier le contact avec les pales, il sera installé autour des hélices un dispositif de protection constitué de grilles dont la maille sera adaptée à la faune locale. Ce système sera couplé avec une vitesse d'écoulement ne dépassant pas 50cm/s pour éviter tout plaquage de poissons contre les grilles.

Sur la base de modélisations complémentaires, une étude spécifique sera réalisée en phase PROJET pour dimensionner le dispositif et s'assurer qu'il permet de mettre en mouvement le plan d'eau. L'impact de la mise en œuvre d'agitateurs dans le futur bassin du port de Fourques a permis de mettre en évidence l'effet des hélices sur la circulation de l'eau dans le bassin. Les effets attendus de ces hélices sont :

- Une réduction de la sédimentation des sédiments fins dans le port, plus ou moins élevée en fonction de l'intensité de mise en circulation de l'eau dans le bassin,
- Une augmentation du brassage des eaux du port, avec pour conséquence, une diminution des nuisances dues à la stagnation des eaux : mauvaises odeurs, apparition d'algues ou zones propices à la ponte de moustiques (enjeux sanitaire prioritaire étudiés dans le Volume A, Pièce 8).

N 5 – Renée - Fourques

Evoque les sujets suivants :

- Coût des travaux du projet dans un contexte de surendettement de l'état et des collectivités territoriales.
- Emprise sur des terres agricoles (10 hectares).
- Proximité du projet avec deux monuments historiques (Pont de Fourques et Château).
- Gestion des crues (centenaires, millénaires, etc. ...).
- Destruction des espaces naturels des bords du Rhône.
- Nuisance sonore et pollution atmosphérique pour les riverains.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le futur port de Fourques permettrait ainsi de créer 8,6 emplois directs (ratio de 2,7 emplois pour 100 places) et un nombre conséquent d'emplois indirects. Il faciliterait de ce fait l'insertion professionnelle est l'accès à l'emploi des actifs sur le territoire.

L'ensemble des activités organisées sur la voie d'eau (cyclotourisme, randonnées pédestre, restauration, hébergements...) depuis le port de Fourques, pourrait générer entre 4 et 5 millions d'euros par an. Ces retombées économiques seront d'autant plus importantes qu'elles seront orientées vers des filières de développement qui associent l'ensemble des acteurs locaux.

Ainsi, à moyen terme (horizon 5 ans), un équilibre sera établi sur la base des recettes d'exploitation du port (droits portuaires, services et redevances) (Volume A, Pièce 10). Ce projet constitue par conséquent un investissement à retour positif.

L'enjeu concernant l'emprise du projet sur des terres agricoles est expliqué en réponse N1.

Dès les premières phases de conception, l'intégration paysagère et patrimoniale du port de plaisance fluviale à Fourques a été un enjeu central, compte tenu de la localisation du projet en entrée de ville, au sein du périmètre de protection de deux monuments historiques (le Pont suspendu et le Château) et dans le secteur classé en Site Patrimonial Remarquable (SPR, ex-ZPPAUP). Pour répondre à ces enjeux, de nombreux échanges et réunions de travail ont été menés avec les services de l'UDAP (Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine).

Ces échanges ont conduit à plusieurs adaptations majeures du projet :

- La forme du bassin a été entièrement revue, abandonnant l'aspect géométrique initial au profit de courbes et de lignes plus douces, afin de mieux s'intégrer dans le paysage naturel et de limiter l'impact visuel depuis le village et le Vieux Pont. Le bassin a également été éloigné du pont pour préserver les abords immédiats du monument historique et permettre la reconstitution partielle de la ripisylve entre le pont et l'entrée du bassin.
- Le parti pris paysager a été affiné : modulation fine des talus et des pentes, naturalisation des berges par des plantations adaptées, création de bosquets d'arbres et d'espaces enherbés, choix de matériaux naturels pour le mobilier et les revêtements, limitation de l'éclairage pour préserver la faune et l'ambiance nocturne, et maintien de vues dégagées sur la façade urbaine du village.
- Les cheminements piétons et les accès ont été retravaillés pour assurer une connexion harmonieuse entre le port, la digue et le centre du village, tout en respectant la morphologie du site et en évitant les ruptures visuelles ou les tracés artificiels.
- Le projet de parking initialement prévu au droit du port a été abandonné, à la demande de l'UDAP, pour préserver le cadre paysager et patrimonial du site.

En phase travaux, toute intervention dans le champ de visibilité de 500 m des monuments historiques fera l'objet d'une autorisation spéciale délivrée par l'ABF, dont l'avis est conforme pour les projets de construction dans ce périmètre (Volume A, Pièce 8).

Par ailleurs, la révision du règlement du SPR (ex-ZPPAUP) a été engagée par la commune de Fourques pour permettre la réalisation du port, en intégrant des prescriptions spécifiques sur l'insertion paysagère, la volumétrie, les matériaux, la hauteur des constructions et la gestion des espaces libres et des plantations. Cette révision a été validée par la commission locale du site patrimonial et le conseil municipal.

Enfin, chaque étape du projet a fait l'objet d'avis formels de l'UDAP, qui a validé les adaptations proposées, notamment le choix d'une forme de bassin plus curviligne, l'éloignement du port par rapport au Vieux Pont, la reconstitution de la ripisylve, le traitement paysager des berges et des accès, ainsi que le choix des matériaux et du mobilier urbain.

La gestion des crues a été intégrée dans les réflexions préliminaires du projet. Ainsi, l'étude hydraulique (Volume A, Pièce 10) décrit les enjeux autour de cette thématique. Les crues Q30, Q100, Q1000 et crue historique ont été étudiées selon 3 modèles. Les modélisations ont permis de mettre en évidence que l'impact du projet est considéré comme nul (inférieur à 2cm) sur les niveaux d'eau aux abords de la zone d'étude, quelle que soit la crue considérée. Le projet étant implanté hors zone d'expansion active des crues, à une cote moyenne de +6,10 m NGF et derrière la digue principale du SYMADREM, la commune est protégée contre les crues du Rhône jusqu'à la période de retour Q1000.

L'enjeu environnemental est expliqué en réponse N1.

La lutte contre le bruit est un sujet de santé publique. Des mesures seront donc prises pour limiter à la source les nuisances sonores induites par le chantier : choix et entretien adapté des engins, travaux uniquement de

jour, éloignement des zones les plus sensibles, information des riverains... Conformément à la réglementation, des dossiers bruit de chantier seront élaborés avant le démarrage des travaux.

Les effets du projet en phase exploitation étant essentiellement liés à la fréquentation par le public du site, relevant du bruit de voisinage, aucune mesure particulière n'est envisagée. Il reviendra de la responsabilité des usagers et des organisateurs d'éventuels événements de respecter les réglementations en vigueur.

Il est à noter que la vitesse de circulation dans le port étant particulièrement limitée, le bruit des moteurs de bateaux sera également restreint. Par ailleurs, la digue de protection contre les inondations qui borde le bassin portuaire, ainsi que la RD15 située en surplomb auront un effet d'atténuation des émissions sonores liées au port (Volume A, Pièce 8).

Concernant la pollution de l'air, les travaux pourront avoir un effet dessus du fait de pollutions issue des gaz d'échappement des engins, liées aux procédés de travail mécaniques, aux procédés de travail thermiques ou aux modifications de circulation induites par le chantier. Différentes mesures seront mises en œuvre dans le cadre du chantier. Celles-ci concernent notamment le choix et l'utilisation adaptés du matériel, l'arrosage des pistes, la limitation de la vitesse de circulation des engins, la prise en compte des vents dans l'organisation de chantier, la mise en œuvre si nécessaire de merlons et protection.

L'exploitation du port ne sera quant à elle que très peu génératrice de particules susceptibles d'altérer la qualité de l'air. L'augmentation de trafic reste faible à modérée puisqu'elle se manifestera de manière ponctuelle et temporaire durant la période estivale plus favorable au tourisme fluvial et à la pratique d'activités de plein air. Les effets du projet sur la qualité de l'air sont donc considérés comme très faibles. Pour limiter les effets du projet sur la qualité de l'air en phase exploitation les modes de déplacements doux seront encouragés à travers l'aménagement de cheminements piétons permettant de relier le port au centre du village mais également d'itinéraires cyclables via l'avenue du Vieux Pont.

Par ailleurs, compte tenu de la sensibilité écologique du site, l'aménagement paysager du port fluvial et les modalités d'entretien des espaces végétalisés ont été pensés de manière à limiter au maximum l'emploi de produits phytosanitaires ainsi que les essences reconnues allergisantes (pas de Cyprès par exemple) (Volume A, Pièce 8).

N 6 – M. D. Lèbre – Fourques

Estime que ce projet n'aura que des impacts négatifs pour les fourquésiens :

- Perte d'un espace naturel accessible à tous.
- Hausse des impôts locaux.
- Tas de terre monumentaux dans la campagne.

Considère qu'il y aurait des projets plus bénéfiques pour la population comme la réhabilitation du Pont de Fourques pour permettre le passage des voitures (personnes ayant des difficultés à marcher ou à rouler à vélo).

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact délimite précisément l'emprise du projet et indique que les travaux liés à la création de la passe d'entrée demeurent strictement confinés à la zone nécessaire au creusement du bassin. Les secteurs périphériques, situés en marge de l'aménagement portuaire, sont préservés et destinés à être requalifiés. Ils accueilleront notamment des espaces naturels ouverts au public ainsi que des cheminements paysagers, conformément au parti pris d'aménagement exposé dans la présentation du projet (Volume B – Pièce 3).

De plus, la conception paysagère du port de plaisance contribue à la requalification et à la valorisation des abords du monument historique du Vieux Pont. La création du port et les usages qui y seront associés participent à renforcer la mise en valeur de cet élément patrimonial (Volume A, Pièce 8).

Ainsi, le projet ne se traduit pas par une réduction des espaces naturels mais par leur transformation en un espace fluvial aménagé, végétalisé, accessible à tous et participant à la valorisation du patrimoine communal.

L'Appréciation sommaire des dépenses (Volume A – Pièce 6) fixe le coût global de l'opération à environ 11,5 M€ HT. Le plan de financement repose sur la mobilisation de plusieurs partenaires publics et notamment l'État, le Département du Gard, la CNR ainsi que la CCBTA en tant que maître d'ouvrage. Aucune contribution financière n'est sollicitée auprès de la commune de Fourques. Par ailleurs, l'étude SCET (Annexe n° 11 – Volume B, Pièce 8) atteste de l'équilibre du modèle économique, confirmant l'absence d'incidence sur la contribution communale existante.

Enfin, l'ensemble des matériaux excavés et entreposés sur les deux aires prévues sera intégralement réemployé. Une convention de partenariat entre la CCBTA et le SYMADREM définit un calendrier précis de réutilisation ainsi que les modalités de remise en état des parcelles concernées, garantissant l'absence de stockage pérenne sur site. La configuration géométrique des dépôts a été optimisée afin d'en réduire l'impact visuel (Volume A, Pièce 8).

N 7 – M. C. Guehot – Fourques

Soulève les problèmes liés à l'aspect financier du projet :

L'appréciation des dépenses est sommaire. Qui contribue au financement du projet et sur quels budgets ? Les contribuables seront-ils touchés (financement des travaux et coûts de fonctionnement) ?

Souhaite une étude de marché et un budget prévisionnel de fonctionnement.

Faute d'éléments financiers et de budgets, rejette ce projet à ce stade et invite les initiateurs à élaborer ces données.

Réponse du maître d'ouvrage :

Conformément au Code de l'Environnement, le dossier d'enquête publique doit comporter une appréciation sommaire des dépenses précisant le coût estimatif et les principales sources de financement. Ce document est joint au dossier au titre de la Pièce 6 du Volume A, intitulée Appréciation sommaire des dépenses. Ce cadre réglementaire ne prévoit pas la production d'un compte prévisionnel d'exploitation détaillé avant la phase d'autorisation ; celui-ci relève du dossier de marché public et des conventions d'exploitation postérieures à l'enquête.

Ainsi, l'ensemble des données financières présentées respecte donc strictement les obligations légales de l'enquête publique.

Les pièces du dossier font apparaître que le projet relève d'un montage public mobilisant les partenaires habituels du Plan Rhône, parmi lesquels l'État, le Département du Gard, la CNR ainsi que la Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence en qualité de maître d'ouvrage. Aucun recours à un financement privé n'est envisagé dans les documents présentés à l'enquête.

Les parts respectives seront fixées par les conventions financières signées entre la CCBTA et ses partenaires lors de la phase de marché public.

La question de la hausse des impôts est abordée en réponse N6.

Enfin, l'étude économique SCET (Volume A – Pièce 10) fournie dans le dossier constitue l'étude de marché de référence : elle décrit la demande de plaisance fluviale, la fréquentation des escales du Rhône, la typologie de clientèle, le dimensionnement du port (314 anneaux), les coûts d'exploitation et les recettes prévisionnelles.

Elle conclut à la pertinence économique du projet et à la cohérence de sa taille avec le bassin de navigation Beaucaire-Arles. Selon la SCET, le port doit reposer sur un modèle économique en équilibre à chaque étape du projet. Cela implique l'absence de déficit structurel, un dimensionnement strictement calé sur les recettes mobilisables et une maîtrise rigoureuse des investissements.

N 8 – Dominique – Fourques

S'oppose au projet pour les raisons suivantes :

- Emprise sur des terres agricoles très fertiles.
- Projet qui se trouve dans le lit majeur du Rhône avec toutes les conséquences que cela entraînerait en cas de crue.
- Alors que notre pays est surendetté est-ce toujours raisonnable de faire subir encore cela au contribuable ?

Où en est-on dans la réalisation d'une nouvelle prise d'eau ? (Prix de l'eau démesuré).

Réponse du maître d'ouvrage :

L'impact sur les terres agricoles est détaillé en réponse N1.

La question de la gestion des crues est vu en réponse N5.

Ensuite, aucune participation financière de la commune de Fourques n'est prévue, les détails sont présentés en réponse N6.

Enfin, le projet de port fluvial de Fourques n'entraîne aucune incidence sur l'alimentation en eau potable. L'étude d'impact établit que le port est raccordé au réseau existant longeant la RD15, dont la capacité est amplement suffisante pour répondre aux besoins des équipements du site. Aucun captage n'est affecté et aucun prélèvement destiné à la consommation humaine n'est réalisé. En outre, la gestion des effluents du point propre est définie de manière strictement conforme aux contraintes et aux préconisations de la CCBTA. Les besoins définitifs sont précisés en phase projet et chaque raccordement fait l'objet d'une validation par les gestionnaires de réseaux compétents, garantissant la parfaite maîtrise de l'approvisionnement et de la sécurité sanitaire.

N 9 – Mme C. Westercamp – Cogny (69)

Considère que ce projet n'est pas prioritaire. Un port de plaisance concerne une catégorie de population plutôt favorisée et ce budget devrait servir des besoins vitaux.

L'impact environnemental des bateaux de plaisance à moteur thermique est très négatif (qualité de l'air et nuisances sonores). Cette activité perturbe la faune et la flore ainsi que les loisirs aquatiques calmes.

S'inquiète de l'impact du projet sur la biodiversité locale.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les subventions mobilisées pour le projet sont strictement fléchées et ne peuvent être réaffectées à d'autres politiques publiques, qu'il s'agisse de la santé, du social ou de l'éducation. L'étude économique réalisée par SCET démontre que le port présente un équilibre budgétaire à chaque étape : phase de travaux, mise en exploitation et développement des activités. Elle établit que la soutenabilité de l'équipement repose sur un dimensionnement adapté aux recettes mobilisables, une politique tarifaire cohérente et un niveau d'investissement maîtrisé, assurant ainsi une exploitation durablement équilibrée.

Le projet n'est en aucun cas réservé à une clientèle aisée. Il s'agit d'un équipement public mixte comprenant un bassin portuaire à vocation d'escale, destiné à la navigation fluviale (barges, péniches, tourisme fluvial, petits bateaux) ainsi que des aménagements publics gratuits : promenades, belvédères, cheminements cyclables (ViaRhôna), zones de loisirs et de découverte de la ripisylve (Volume B – Pièce 3).

L'objectif est de rendre le fleuve à tous, sans privatisation du site, et de revaloriser les bords du Rhône au bénéfice des habitants, des visiteurs et des usagers des mobilités douces (Volume A, Pièce 8). L'équipement s'inscrit pleinement dans une logique de service public local, en cohérence avec la politique de développement

durable de la CCBTA et le Plan Climat-Air-Énergie Territorial, qui vise à créer des espaces fluviaux partagés conciliant environnement, économie et cadre de vie.

L'étude d'impact environnemental (Volume A, Pièce 8) prévoit un ensemble de dispositifs de gestion environnementale stricts. Le port n'autorise aucun rejet dans le milieu naturel (Volume B, Pièce 8), conformément au label Port propre.

Le bassin portuaire bénéficie d'un renouvellement complet des eaux toutes les 36 à 48 heures grâce à un ouvrage d'avivement hydraulique (Volume B, Pièce 8), excluant tout risque de stagnation. Les installations électriques à quai permettent d'éviter l'usage des moteurs thermiques, tandis que les niveaux sonores demeurent inférieurs à 50 dB(A) le jour et 45 dB(A) la nuit (Volume B – Pièce 8).

Le projet s'inscrit ainsi dans une logique de zéro rejet et zéro nuisance significative, pleinement conforme au Code de l'environnement.

Enfin, les expertises écologiques menées par ECOMED et NATURALIA concluent à l'absence d'impact significatif sur les espèces protégées et à une compatibilité écologique totale avec les habitats environnants (Volume B – Pièce 8).

Des éléments complémentaires figurent en réponse N1.

N 10 – Monique – Fareins (01)

Est opposée à ce projet. La plaisance est un loisir polluant, bruyant et inutile.

Considère que l'on va détruire un milieu naturel très favorable à la faune pour y mettre des bateaux qui vont déverser leurs cuves dans le cours d'eau.

Evoque le risque généré par les crues centennales ou millénales.

Evoque l'argent public dépensé pour ce projet alors que tous les Français sont appelés à faire des économies. Un port est un milieu de privilégiés, ils n'ont pas besoin de l'argent public.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet se présente comme un espace de transition entre le fleuve et son environnement proche, articulant un bassin d'accueil, des aménagements destinés à favoriser la sensibilisation environnementale et un ensemble de cheminements liés aux mobilités douces. Il intègre des dispositifs de gestion adaptés, notamment l'alimentation électrique à quai, la collecte structurée des eaux usées et un traitement encadré des déchets, conformément aux éléments figurant dans les pièces techniques du dossier.

L'exploitation envisagée génère peu d'émissions susceptibles d'influer sur la qualité de l'air ou sur l'ambiance sonore, l'activité centrale relevant du tourisme fluvial plutôt que d'un trafic motorisé important. Les rejets domestiques sont pris en charge dans un cadre maîtrisé, limitant leur incidence sur le milieu.

L'étude d'impact souligne que l'aménagement s'inscrit dans une logique de transition écologique du transport fluvial, en recherchant un modèle conciliant attractivité, mobilité et exigences environnementales.

Les conclusions environnementales sont détaillées en réponse N1, les aspects liés aux crues en réponse N5, et les éléments sociaux en réponse N9.

N 11 – Loi – Arles

Considère que l'idée de la halte fluviale n'est pas mauvaise dans l'absolu mais que le projet « cache mal ses approximations ».

Développe et argumente les problèmes suivants :

- Le chantier est chiffré à l'arrache à dix millions ; il finira à 20...
- Pourquoi viser la plaisance ? Argument : "une légère hausse de fréquentation fin 2016".

- En quoi ce projet répond-t-il à la catastrophe climatique (crues et sécheresses hors normes) ? En rompant la continuité de la ripisylve ? en remuant des boues toxiques par millions de tonnes ?
- La plupart des anneaux risquent d'être des résidences permanentes (les gens quittent les marinas où l'eau est un problème). Ils ne paieront pas les voiries.
- Des milliers de tonnes de terres fangeuses (présence de métaux ?) seront stockées pour sécher au-dessus d'une nappe affleurante.
- Risque de dengue et de chikungunya par la présence de moustiques.
- Aucune précision sur le coût de gestion et d'entretien, en particulier après des crues dévastatrices ou des sécheresses.
- Déploie 10 hectares de terres agricoles en moins et un ballet de super trucks pleins de terre en ville faisant chuter les commerces en période de crise.

Réponse du maître d'ouvrage :

Conformément à l'article R.123-8 du Code de l'environnement, le dossier d'enquête publique comporte une appréciation sommaire des dépenses précisant le coût estimatif de l'opération ainsi que les principales sources de financement (Vol. A, Pièce 6). Ce cadre réglementaire n'exige pas la présentation d'un compte d'exploitation détaillé à ce stade, de sorte que les données financières fournies répondent strictement aux obligations légales applicables.

Les pièces du dossier montrent que le projet relève d'un montage exclusivement public mobilisant les contributeurs habituels des programmes fluviaux du bassin rhodanien. Aucun recours à un financement privé n'est mentionné dans les documents soumis à enquête. L'étude économique annexée au dossier présente un modèle d'exploitation fondé sur les recettes de services — redevances, escales et prestations — permettant d'envisager un fonctionnement équilibré. Les arguments relatifs à un surcoût majeur ou à un risque d'endettement local ne s'appuient donc sur aucune donnée figurant dans le dossier. Le cadre interterritorial du projet et les mécanismes de contrôle existants contribuent par ailleurs à garantir la maîtrise des dépenses.

L'aménagement envisagé dépasse la seule fonction d'accueil nautique en structurant un ensemble public composé d'un espace d'escale, d'un lieu de sensibilisation aux enjeux fluviaux et écologiques, et d'un dispositif ouvert au public pour des usages pédagogiques et de mobilité douce.

La gestion hydraulique est détaillée en réponse N5. Le bassin portuaire sera alimenté par un système d'avivement assurant un renouvellement complet des eaux en un délai compatible avec les objectifs de qualité (Vol. A, Pièce 8). En période de crue, des dispositifs de régulation permettent d'isoler temporairement le bassin, garantissant un niveau élevé de sécurité hydraulique. Loin de contredire les enjeux climatiques, l'opération contribue à l'adaptation du territoire aux évolutions hydrologiques, en renforçant la protection des ouvrages, en améliorant la gestion des flux d'eau et en soutenant la continuité écologique.

L'étude géotechnique et sédimentaire menée dans le cadre du dossier (Vol. B, Pièce 8) permet de caractériser la nature des matériaux extraits. Les analyses indiquent des teneurs compatibles avec leur réemploi, en l'absence de pollution significative, et confirment la stabilité des sols étudiés. Les zones de stockage temporaire, situées hors nappe affleurante, feront l'objet d'un suivi dédié jusqu'à leur remise en état.

L'impact sur les espaces agricoles est exposé en réponse N1.

Avant le démarrage des travaux, un plan de chantier sera établi en coordination avec les acteurs concernés afin de définir les itinéraires autorisés, les éventuelles déviations et les règles de circulation. L'organisation privilégiera les périodes hors heures de pointe et exclura les interventions nocturnes. Des limitations de vitesse seront mises en place pour réduire les nuisances sonores et assurer la sécurité des usagers.

N 12 – M. M. Servais

(Contribution adressée par courriel)

Professionnel du nautisme. Souhaite proposer la création d'une base nautique dans le futur port fluvial de Fourques.

Joint un dossier de présentation de son projet de création d'une base nautique à Fourques qui proposerait les activités suivantes :

- Locations de bateaux avec ou sans permis.
- Bateau école.
- Activités nautiques douces (canoë, Kayak, découverte de la faune locale).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note et vous remercie de votre contribution.

N 13 – Gilles - Fourques

Un port de 300 anneaux à Fourques, aussi loin de la mer est-il utile ? Pour quels plaisanciers ? Les ports de Bellegarde et Beaucaire manquent-ils vraiment de places ?

Considère qu'il est urgent d'être raisonnable au sujet des finances publiques (travaux de création et budget de fonctionnement/entretien) et de la biodiversité (disproportion entre un hectare réservé pour la biodiversité et l'importance des travaux).

Evoque le risque de PCB enterrés dans les sous-couches.

Les travaux sont démesurés. Pourquoi ne pas envisager un aménagement beaucoup plus simple, léger, doux sur le Petit Rhône ?

N'y a-t-il pas plus utile pour la commune et la communauté de commune ? (Equipements qui pourraient dynamiser le tissu associatif – un gymnase par exemple).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet du port fluvial de Fourques ne se veut ni surdimensionné ni déconnecté de son territoire. L'étude économique SCET (Vol. B, Pièce 8) montre que le dimensionnement à 314 anneaux correspond à une demande réelle identifiée sur le bassin du Rhône, entre Beaucaire et Arles, deux pôles aujourd'hui saturés en haute saison. Cette capacité vise à répondre à la demande d'escale fluviale, non à un usage de villégiature de masse. Il s'inscrit dans la logique du réseau fluvial intercommunal, et non dans un développement touristique intensif.

La SCET précise que la fréquentation fluviale a progressé de 17 % entre 2016 et 2023, et que l'absence de port d'escale sur la rive gauche du Petit Rhône crée une discontinuité fonctionnelle que Fourques est en mesure de combler, tout en offrant une alternative durable aux ports saturés du secteur. Cette orientation est validée par le SCOT Sud Gard qui reconnaît Fourques comme un pôle fluvial d'équilibre entre Arles et Beaucaire.

L'étude SCET (Vol. B, Pièce 8) souligne aussi des listes d'attente de plus de 300 demandes dans les ports du Gard et des Bouches-du-Rhône, avec un faible turn-over. L'extension des autres ports ne permet pas de répondre à la demande (voir réponse N5).

Les études du dossier montrent que les impacts sur la biodiversité sont faibles (voir réponse N1).

L'étude d'impact présente l'emprise du projet et précise que les travaux liés à la création de la passe d'entrée restent strictement circonscrits à la zone nécessaire au creusement du bassin. Les autres secteurs du site, situés en périphérie de l'aménagement portuaire, sont préservés et destinés à être requalifiés, notamment sous la forme d'espaces naturels accessibles au public et de cheminements paysagers, conformément au parti pris d'aménagement décrit dans la présentation du projet (Volume B – Pièce 3). Ainsi, le projet permettra de dynamiser la commune et proposera un espace public capable d'accueillir des événements à ciel ouvert.

L'option d'aménagements plus simples (ponton, halte fluviale, ou structures légères) a bien été étudiée en phase d'avant-projet (Volume A – Pièce 8), mais ces variantes ont été écartées car elles n'auraient pas permis de garantir la sécurité hydraulique et la stabilité des berges, ni couvert les coûts de restauration écologique et de maintenance à long terme, et ni permis la création d'un réseau portuaire cohérent avec Beaucaire et Arles.

Le projet retenu représente donc un compromis entre ambition écologique, faisabilité technique et rationalité économique. Il ne s'agit pas de faire grand pour faire grand, mais d'assurer un aménagement structurant, durable et équilibré, au service de l'ensemble du bassin fluvial.

Les risques de présence de PCB dans les matériaux sont présentés en réponse N14.

N 14 – Mme A.M. Dumont-Pelizarri - Fourques

Fourquésienne depuis 4 générations d'agriculteurs, évoque l'histoire du Rhône et de sa pollution (PCB, métaux lourds déposés tels des sédiments) et les sujets environnementaux actuels (rapports du GIEC, avis d'experts, etc.).

Transport des terres : Y a-t-il des analyses, des carottages ?

Estime le nombre de camions de transport de boues dans le village à plus de 20 000 avec rejet de CO₂ important. La boue contaminera la terre agricole sur laquelle elle sera déposée pour sécher. Que deviendront les métaux lourds ?

Estime que ce port, n'aura que peu d'effet sur la vie économique ou sociale du village. D'autres projets bien moins onéreux auraient pu être plus bénéfiques pour les fourquésiens (réouverture du vieux pont, pistes cyclables).

La ripisylve et les ségonnaux, lieux de promenade ou de travaux agricoles, évoluent au gré des crues ou des sécheresses. Les maquettes présentées dans le dossier essaient d'être bucoliques et verdoyantes, mais jamais le béton ne remplacera la profondeur de la nature.

Réponse du maître d'ouvrage :

La crainte concernant la manipulation de sédiments contenant des métaux lourds ou des PCB a fait l'objet d'une étude approfondie confiée au bureau INGEROP (Volume B – Pièce 8).

Les analyses physico-chimiques des carottages montrent des teneurs en métaux lourds, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et PCB très inférieures aux seuils réglementaires et l'absence de pollution industrielle significative sur le site, confirmé par la DREAL Occitanie (Volume A – Pièce 9).

Les 550 000 m³ de déblais seront intégralement réemployés pour le renforcement des digues du Petit Rhône, sans rejet dans le fleuve ni transport en décharge.

Les aires de séchage feront l'objet d'un suivi hydrogéologique permanent. Les protocoles prévoient des mesures en continu de la qualité de l'air, la limitation des émissions de poussières, la traçabilité des flux de déblais, garantissant qu'aucune diffusion atmosphérique de polluants ne sera possible.

Toutes les opérations respecteront strictement les dispositions du Code de l'Environnement et les recommandations du Plan Rhône relatives à la gestion des sédiments.

Le volume des déblais est exact, mais le nombre de trajets a été largement réduit grâce à l'option de réemploi local. Le recours à la filière SYMADREM pour le renforcement des digues limite la distance moyenne de transport à moins de 6 km, ce qui diminue fortement les émissions.

L'étude d'impact (Volume A – Pièce 8) prévoit des itinéraires de chantier spécifiques évitant le centre du village, des phases de travaux étalées sur 24 mois, et l'utilisation d'engins récents à motorisation conforme aux normes EURO Stage V.

L'empreinte carbone associée à la phase de chantier fait l'objet d'une estimation consolidée dans le dossier. Elle sera compensée par un ensemble de mesures intégrées à la conception du projet : replantation d'un linéaire de ripisylve en essences locales, installation d'équipements permettant l'alimentation électrique à quai, et recours à des matériaux présentant un faible contenu carbone. Ces actions structurent un dispositif cohérent de réduction et de compensation, en ligne avec les engagements pris dans les documents de planification territoriale.

L'approche privilégiée repose sur la réutilisation locale des matériaux excavés, la rationalisation des flux logistiques et la mise en œuvre de mesures écologiques ciblées, de manière à neutraliser l'impact du chantier dans le cadre des objectifs fixés pour le développement durable du corridor rhodanien.

Le projet permet la dynamisation de l'économie locale. La SCET (Volume A – Pièce 9) estime que le port de plaisance à Fourques va générer des retombées économiques pour le village et le territoire :

- Création d'emplois directs et indirects (gestion du port, services, entretien, animation, commerces).
- Développement de nouvelles activités économiques liées au tourisme fluvial, à la plaisance et aux services aux plaisanciers.
- Augmentation de la fréquentation touristique, ce qui bénéficiera aux commerces, restaurants, hébergements et autres acteurs locaux.
- Valorisation du patrimoine local et du cadre de vie, renforçant l'attractivité de Fourques.

De plus, la vie sociale et l'animation du village sont au centre du projet puisqu'il vise à reconnecter le port à la vie du village :

- Amélioration de l'offre de loisirs et de services pour les habitants (promenades, animations, événements).
- Création d'un nouveau pôle de vie et d'activité, favorisant les échanges entre habitants, plaisanciers et visiteurs.
- Contribution à l'animation locale, notamment par l'organisation d'événements autour du port et du fleuve.

Enfin, il est à noter que les aménagements incluent des aménagements cyclables.

N 15 – Tristan – Fourques

Ce contributeur se présente comme retraité ayant exercé dans le milieu de la plaisance et lui-même plaisancier. Avis global : Un magnifique (et dûment réfléchi) projet.

Est sidéré par les réticences émises par d'autres contributeurs. Un esprit qui consiste à démolir un projet grandiose à coups de pessimisme suranné.

Considère, en qualité d'ancien professionnel que ce projet est bien étudié et qu'il devrait être rentable pour les collectivités et la population locale (voir argumentation dans la contribution).

Souhaite des pontons > 20 m en bout de panne si ces pannes sont destinées aux escales. Est-ce à cause des difficultés de manœuvre sur cette portion étroite du petit Rhône ?

S'interroge sur l'absence d'une capitainerie et d'un bloc sanitaire sur les plans.

Regrette que le projet d'aire de baignade soit abandonné.

Considère qu'il faudrait peut-être agrandir le parking de l'autre côté de la route menant au pont pour les utilisateurs de la cale de mise à l'eau (voitures + remorques).

Adresse ses félicitations à tous les protagonistes du projet, considère qu'il apportera beaucoup à la commune de Fourques et qu'il ne nuira en rien à sa quiétude et à son charme (voir argumentation dans la contribution).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le programme prévoit un ensemble complet d'infrastructures adaptées à un port d'intérêt public. Le projet a volontairement exclu la création d'une zone technique lourde (travelift) afin de préserver la tranquillité des riverains, réduire les nuisances et maintenir l'intégration paysagère.

Cette orientation, en cohérence avec les standards du label "Port propre", s'inscrit dans un parti d'aménagement qui concilie pleinement fonctionnalité portuaire et qualité paysagère.

L'absence de zone de baignade répond aux recommandations sanitaires de l'ARS Occitanie, qui déconseille la baignade dans les plans d'eau connectés au Rhône en raison des risques bactériologiques (Volume A – Pièce 8).

La taille des pontons est en effet étroitement liée aux difficultés de manœuvre dans le port. Une étude de trajectoire a été menée par le bureau d'étude Ingérop afin d'optimiser la taille des pontons.

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

N 16 – Charles – Arles

Donne un avis très favorable au projet. Projet digne de l'époque pompidolienne ; un grandiose dessein.

Argumente sur l'absence d'impacts significatifs sur l'environnement :

- Les moteurs sont dotés d'un double circuit de refroidissement. Les eaux rejetées sont intactes. Les produits de nettoyage sont bio.
- Les impacts ornithologiques et sur le castor sont négligeables (voir argumentation sur la contribution).
- Ce port sera aménagé avec un souci évident de préserver le milieu naturel.

Conteste d'autres contributions évoquant la présence de métaux lourds et rappelle que les nuisances relatives au transport des terres ne seront que provisoires. La destination finale du remblai pour renforcer les digues est un recyclage intelligent et louable.

Considère que ce projet aura un impact phénoménal sur le développement du village avec des retombées touristiques et économiques extraordinaires, tout cela sans impacter le cadre de vie (port dissimulé par la digue, construit dans une enceinte de verdure et sans bétonnage).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

N 17 – Mme S. Pelizzari – Fourques

Est fermement opposé à ce projet. Souhaiterait utiliser cet argent pour des projets environnementaux (énergies renouvelables, transports en commun, isolation des logements, ...) ou culturels (spectacles attrayants, artistes engagés dans l'auditorium).

Considère que ce projet va attirer une foule de touristes et qu'il va détruire et défigurer mon village.

Préférerait des investissements qui prennent en compte l'avenir et non le profit et qui profitent directement aux habitants du village (espaces verts, jardins partagés).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le budget alloué au port ne peut être attribué à d'autres projets relatifs à d'autres domaines. Ces éléments sont expliqués en réponse N9.

Le projet de port fluvial ne relève pas d'une logique de luxe ou de prestige, mais d'une politique publique de requalification écologique et sociale du Rhône.

Tel que défini dans la présentation du projet (Volume B, Pièce 3), il s'agit d'un port public mixte, destiné à la mobilité fluviale douce et décarbonée, en lien avec la ViaRhôna, à la reconquête écologique des berges et à la création d'un espace public de sensibilisation à l'environnement et au fleuve.

L'étude d'impact (Volume A, Pièce 8) précise que le projet vise à restaurer un rapport équilibré entre le fleuve, la nature et les habitants, conformément au SCOT Sud Gard qui identifie Fourques comme un pôle d'équilibre fluvial et écologique.

L'objectif n'est donc pas de créer un port de riches, mais de restituer au Rhône une place active dans le développement local durable, tout en limitant drastiquement l'impact écologique. Plus d'éléments sont présents en réponse N9.

Les conditions d'exploitation définies par la CCBTA garantissent un accès public et équitable et l'ensemble du site (parc, berges, cheminements, aire de repos) sera ouvert librement au public. Le projet répond donc à une vocation collective et inclusive, en créant un nouvel espace de vie, de promenade et de sensibilisation environnementale, non un port privatif ou fermé.

Le projet de port de plaisance s'inscrit dans la stratégie d'aménagement portée par la CCBTA, qui vise à structurer un réseau intercommunal de ports exemplaires sur l'axe Rhône-canal du Rhône à Sète et à renforcer l'attractivité du territoire. Les pièces du dossier rappellent que cette opération constitue un équipement structurant, pensé en articulation avec les ports de Beaucaire, Bellegarde et Vallabrègues déjà gérés par la CCBTA, et conçu pour améliorer l'accueil de la plaisance, diversifier les usages du fleuve et valoriser un site aujourd'hui peu accessible au public.

Par son insertion dans ce réseau et par la requalification d'un espace déjà anthropisé, le projet participe d'une démarche cohérente d'aménagement durable engagée à l'échelle intercommunale, sans mobiliser de ressources affectées à d'autres politiques publiques. De plus, le parti pris paysager, développé en réponse N13 permet le développement culturel.

N 18 – Charles - Tarascon

Considère qu'en l'état actuel ce projet semble mal abouti et présente de graves lacunes :

- Suite à la réponse de la CCBTA à la MRAe, considère que le cahier des charges qui devrait être établi en amont ne le sera qu'après le choix des entreprises.
- Considère que les calculs relatifs aux crues sont erronés car ils se basent sur une carte inexacte (voir les éléments produits par l'intervenant dans sa contribution).
- Parkings et bâtiments annexes sont absents du projet.
- L'étude faune et flore date de plus de 5 ans et doit être refaite.
- Le taux d'occupation est estimé à 33%. Comment assurer la rentabilité ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Certaines réponses de la CCBTA à la MRAe renvoient à la phase de désignation des entreprises pour la définition des modalités d'exécution. Il faut rappeler la distinction entre la phase d'étude réglementaire, qui consiste à définir les principes techniques, environnementaux et financiers du projet, et la phase de conception-réalisation, encadrée par les marchés publics, où sont détaillées les modalités précises de mise en œuvre dans le respect des prescriptions issues de l'enquête publique.

Le cahier des charges général du projet (DCE – Dossier de Consultation des Entreprises) sera élaboré après la déclaration d'utilité publique, afin d'intégrer les prescriptions de la MRAe, de la DREAL et du commissaire enquêteur. Cette procédure est conforme au Code de l'Environnement, qui prévoit que les modalités d'exécution peuvent être affinées postérieurement à l'enquête, dès lors que les principes de conception et de mitigation sont clairement définis – ce qui est le cas dans le dossier actuel.

Il ne s'agit donc pas d'une absence de cahier des charges, mais d'une hiérarchisation normative : les engagements pris dans l'étude d'impact ont valeur obligatoire et encadrent toute phase ultérieure.

Le modèle hydraulique INGEROP (Volume B – Pièce 8), intègre les digues longitudinales et transversales existantes sur le secteur, vérifiées à partir des levés topographiques de 2022 et des données du SYMADREM.

L'étude d'impact décrit les aménagements d'accompagnement retenus à ce stade, en particulier l'organisation des accès et le stationnement destiné aux usagers et visiteurs, implanté en retrait du plan d'eau afin de préserver les abords immédiats du bassin (Vol. A, Pièce 8). Cette disposition contribue à limiter l'emprise artificialisée tout en répondant aux besoins fonctionnels du site.

Le projet prévoit également un ensemble d'espaces publics végétalisés, conçus pour assurer la transition entre le plan d'eau et les voies existantes. Ces aménagements privilégient des matériaux perméables et une couverture végétale renforcée, ce qui permet de maintenir un niveau d'imperméabilisation réduit et de s'inscrire dans une logique de continuité paysagère.

Les documents techniques indiquent par ailleurs que les réseaux nécessaires au fonctionnement futur du site sont pré-positionnés en périphérie du projet (Vol. B, Pièce 3). Cette anticipation technique vise essentiellement à garantir la cohérence d'ensemble de l'aménagement et à permettre, le moment venu, l'adaptation progressive des équipements selon les besoins qui seront identifiés lors des phases ultérieures.

Ces composantes figurent dans la Présentation du projet (Volume B, Pièce 3) et répondent aux prescriptions de l'UDAP, garantissant une intégration paysagère harmonieuse et une absence de nuisance visuelle

L'étude écologique n'est pas obsolète. L'étude écologique intégrée au dossier s'appuie à la fois sur les inventaires initiaux et sur une actualisation récente annexée à l'étude d'impact (Volume B, Pièce 8). Cette mise à jour complète a permis de préciser l'état des milieux et de confirmer la stabilité des enjeux identifiés, notamment la forte conservation des formations végétales en place et le programme de requalification prévu sur les secteurs les plus sensibles. L'ensemble repose sur des données récentes et homogènes, constituant une base d'analyse cohérente pour l'évaluation environnementale.

Concernant le taux d'occupation évoqué, il renvoie clairement à une phase de lancement et ne peut être interprété comme le niveau pérenne d'exploitation du port. Le dossier expose un scénario progressif qui accompagne la montée en charge des usages, en cohérence avec les dynamiques observées sur les itinéraires fluviaux comparables. Ce scénario intègre plusieurs leviers économiques : recettes liées au stationnement, aux escales, aux services et aux opérations de maintenance permettant d'assurer une diversification des ressources. L'hypothèse d'un équilibre progressif s'inscrit ainsi dans une trajectoire maîtrisée, structurée par un modèle de gestion publique capable d'ajuster les modalités d'exploitation en fonction de la fréquentation et des besoins identifiés au fil des premières années.

N 19 – Xavier – Tarascon

Exprime toute son admiration et son adhésion à ce projet si bien ficelé.

Pose quelques questions techniques :

- Quand connaîtra t'on le prix des loyers en fonction de la taille de l'anneau ?
- Ce prix inclura-t-il un forfait pour l'eau et l'électricité ? Ou au détail avec compteurs ?

- Aura-t-on la possibilité d'habiter sur son bateau à l'année ?
- Y a-t-il des places réservées aux plaisanciers en escale ? Dans la négative, où en cas d'afflux important de plaisanciers désireux d'escale, le titulaire d'un bail de location pourra-t-il proposer aux autorités portuaires la gestion de la sous-location de son anneau ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le montant des redevances d'occupation (loyers d'anneaux) sera défini par délibération du Conseil communautaire de la CCBTA, après la phase de travaux, sur proposition du gestionnaire du port. L'étude économique SCET fixe un cadre de référence pour la tarification. Le tarif de base est calculé en fonction de la longueur du bateau, exprimée en mètres linéaires ; la fourchette prévisionnelle, établie à partir des tarifs moyens des ports fluviaux du Rhône et du canal du Rhône à Sète, selon la taille et la localisation de l'emplacement ; les tarifs définitifs intégreront les charges de fonctionnement réelles (entretien, énergie, services), calculées à la suite de la mise en service (Volume B, Pièce 8).

Les loyers, en tant que redevances domaniales, relèvent du régime des autorisations d'occupation temporaire (AOT) et doivent correspondre à la valeur d'usage du domaine public, sans caractère spéculatif.

Les prestations d'eau et d'électricité seront fournies à la consommation réelle, par bornes équipées de compteurs individuels connectés au système de gestion portuaire (Volume B, Pièce 3). Le choix d'une facturation au compteur et non forfaitaire correspond à une exigence du label "Port Propre", garantissant la maîtrise des consommations et la traçabilité environnementale.

La vie à bord sur le domaine public fluvial ne sera autorisée que suivant l'obtention d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) délivrée par l'autorité gestionnaire. Le bateau doit être conforme aux normes de sécurité et d'environnement, et stationner uniquement dans une zone où l'usage d'habitation est permis. L'occupant doit enfin payer une redevance et respecter les conditions fixées dans la convention d'occupation. Le règlement d'exploitation prévoira un quota maximal des anneaux réservés à des résidences principales flottantes, un contrôle sanitaire et environnemental annuel, et l'interdiction de toute transformation du bateau en structure fixe. Cette disposition, déjà appliquée dans d'autres ports de la CCBTA, vise à favoriser la mixité d'usages : navigation, résidence et escales touristiques.

Le cadre réglementaire applicable aux ports fluviaux n'impose pas de proportion minimale dédiée aux escales temporaires. Le dossier s'appuie toutefois sur les orientations générales liées au fonctionnement du réseau fluvial régional, présentées notamment dans l'étude d'impact (Vol. A, Pièce 8), qui encouragent la mise à disposition d'emplacements adaptés aux besoins des usagers de passage. Dans cette perspective, le projet prévoit de réserver une part significative des anneaux à des usages de courte durée, afin d'accueillir les unités en transit. Les modalités d'accueil qu'il s'agisse de la réservation ou de l'accès direct selon les disponibilités sont conçues pour permettre une grande souplesse d'usage, avec des durées variant de la nuitée à des séjours plus longs, dans des limites proportionnées. Cette organisation favorise la rotation des usagers, contribue à la fonction d'équipement public assignée au port et s'inscrit dans une logique de mise en réseau des haltes fluviales du bassin rhodanien, en cohérence avec les objectifs de mobilité et de valorisation de la voie d'eau.

Enfin, la sous-location directe d'un anneau par un titulaire est interdite par la réglementation domaniale (article L.2122-6 du CG3P). Cependant, le règlement d'exploitation prévoira un dispositif de mutualisation : le plaisancier absent plus de 30 jours pourra déclarer la disponibilité de son anneau auprès de la capitainerie, qui pourra réattribuer temporairement la place à un plaisancier de passage, contre une remise partielle sur le loyer annuel du titulaire (crédit de 5 à 10 % selon la durée). Ce système, déjà en vigueur dans les ports publics de Bellegarde et de Beaucaire, permet de maximiser le taux d'occupation et d'assurer une rotation fluide des emplacements, tout en préservant les droits du titulaire principal.

N 20 – M. N. Faucherre - Arles

Castellologue expert auprès de l'Unesco

Professeur à l'École de Chaillot

Professeur émérite d'histoire de l'art et d'archéologie médiévales (AMU/LA3M)

Membre de la Commission régionale du Patrimoine et de l'Architecture d'Occitanie

Exprime une certaine inquiétude au sujet de ce projet.

S'étonne qu'il faille créer une infrastructure aussi importante alors que sept ports fluviaux existants sur le département sont saturés à cause de la sédentarisation des bateaux. Une obligation de mobilité semblerait tenir du bon sens.

En tant qu'historien de l'architecture s'inquiète de l'impact visuel et sonore sur les deux monuments historiques protégés (château et pont vieux).

En tant qu'archéologue, s'inquiète des retards pris pour réaliser sur la parcelle concernée les diagnostics archéologiques. Développe à ce sujet les découvertes possible (piles du pont romain, localisation des anciens lits du fleuve, des fortins de berge et des chantiers navals anciens).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les documents du dossier démontrent que la vocation du port repose prioritairement sur l'accueil de plaisanciers annuels. L'étude économique préalable conduite par la SCET met en évidence une demande forte et non satisfaite sur le bassin Rhône-canal du Rhône à Sète, en particulier pour les unités de 10 à 12 mètres, segment pour lequel les ports voisins présentent des listes d'attente importantes. Cette analyse confirme que le modèle d'exploitation du port de Fourques sera structuré autour des contrats annuels, qui constituent la base de son équilibre économique.

Les éléments relatifs aux impacts visuels et sonores des monuments historiques sont développés en réponse N5.

En ce qui concerne le volet archéologie, le SRA, sollicité dans le cadre du projet, estime que compte tenu de l'ampleur des travaux projetés il serait nécessaire de poursuivre les investigations d'ordre géomorphologique et archéologique avec une étude documentaire complémentaire et des sondages profonds.

Conformément aux attentes du SRA :

- Des investigations complémentaires seront menées sur le site du port pour préciser les éventuelles sensibilités archéologiques.
- En concertation avec le SRA, la nécessité ou non de procéder à des sondages archéologiques d'évaluation sur les parcelles de stockage des terres sera déterminée.
- En cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques lors des terrassements, les entreprises et le maître d'œuvre auront l'obligation de suspendre les travaux et d'informer les services compétents de l'archéologie pour évaluer la pertinence et l'exploitation des éventuelles découvertes.

N 21 – M. E. BECKER - Arles

Manifeste fermement son opposition au projet.

Un projet qui va abîmer un joli coin du pays et dont le résultat économique sera nul ou négatif, qui va créer des nuisances pendant les travaux et ramener des touristes qui nous méprisent et nous donnent des leçons.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet a pour ambition de revaloriser le secteur, les détails sont développés en réponse N6.

L'étude du SCET (Volume A, Pièce 10) explique que le projet pourra générer 4 à 5 millions d'euros par an. Ces éléments sont expliqués en réponse N5 & 14.

Les nuisances créées pendant la phase travaux sont un point important au cœur de nos réflexions. En réponse N5, nous développons les mesures qui seront mise en place afin de garantir des nuisances minimales pour les riverains.

N 22 – M. P. Rigaud (*Contribution adressée par courriel*)

Historien du Rhône. Chercheur associé au Laboratoire d'Archéologie médiévale et moderne en Méditerranée (M.M.S.H., Aix-en-Provence)

Rappelle qu'il est indispensable de procéder à des prospections archéologiques terrestres (emprise du port et accès) et subaquatiques (en amont et en aval du futur port).

Retrace l'historique de cette zone depuis l'époque romaine et détaille les vestiges archéologiques susceptibles de s'y trouver.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les éléments liés au volet archéologique sont abordés en réponse N20.

N 23 – M. B. Poinard – Arles

Rappelle que l'on trouve à Arles un plan d'eau qui pourrait accueillir un port de plaisance, qui plus est, protégé par une écluse.

En qualité de professionnel du Rhône (navigue en canoë en tant que guide de rivière) constate des besoins en termes de haltes fluviales mais il ne s'agit que d'un ou deux bateaux par semaine. Un ponton d'accueil pour ces voyageurs serait judicieux... mais pas 320 places.

Réponse du maître d'ouvrage :

Entre 2016 et 2020, la CCBTA a conduit une recherche approfondie de sites alternatifs pour l'implantation du projet, notamment autour du canal d'Arles à Bouc et du bassin de Trinquetaille à Arles. Ces sites ont été écartés en raison de contraintes foncières et hydrauliques (domaine VNF, incompatibilité avec le PPRI), de coûts d'aménagement supérieurs de 40 à 60 % à ceux du site de Fourques, et de l'absence de maîtrise foncière communale. Le site de Fourques a été retenu pour sa topographie favorable hors zone d'aléa de crue, son accès direct au Petit Rhône, et sa bonne intégration paysagère (présence de ripisylve, protection par la digue du SYMADREM, absence de covisibilité avec le château).

Plusieurs scénarios d'implantation ont été étudiés dont :

- A2 : extension des ports existants de Beaucaire et de Saint-Gilles,
- A3 : création d'un port à Fourques.

Le scénario A2 est écarté car les ports existants sont saturés, soumis à des contraintes de navigation (dont les écluses de Saint-Gilles), dépourvus du foncier nécessaire pour accueillir plusieurs centaines d'anneaux supplémentaires et ne permettent pas de mutualiser les infrastructures à l'échelle intercommunale.

La possibilité d'une réhabilitation du port d'Arles est également évoquée dans les pièces administratives, mais la présence de protections patrimoniales et architecturales (ZPPAUP, PSMV, prescriptions liées aux abords de monuments historiques) y impose des contraintes fortes, incompatibles avec un aménagement portuaire de la capacité envisagée.

Ainsi, l'option d'un port à Fourques apparaît, dans les documents d'étude, comme la seule solution compatible avec les contraintes techniques, foncières et réglementaires identifiées, et comme l'emplacement permettant d'inscrire le projet dans la logique de maillage fluvial portée par la CCBTA et les acteurs du territoire.

L'étude SCET (Volume A, Pièce 10) explique qu'il existe une réelle demande pour plus de 300 places. Ces éléments sont présents en réponse N13.

N 24 – Mme. C. Parise - CLE (Commission Locale de l'Eau) du SAGE Camargue Gardoise
représentée par Mme C. Parise (*Contribution adressée par courriel*)

Remarque : l'avis de la CLE a été ajouté en cours d'enquête (le 8 octobre) au dossier d'enquête sur le registre électronique et dans le dossier papier consultable en mairie.

La CLE du SAGE Camargue Gardoise a produit en cours d'enquête un document détaillé (16 pages).

On se limitera ici à rappeler les différentes observations et demandes formulées dans ce document :

- Mesures Eviter – Réduire – Compenser (ERC) :

Une clarification sur les choix et justifications des propositions de mesures ERC de ECO-MED et Naturalia (ou non) serait pertinente.

- Compatibilité du projet vis-à-vis du SAGE Camargue Gardoise :

Le dossier ne mentionne pas le règlement du SAGE Camargue Gardoise.

- Impact du projet sur la ripisylve :

Du fait des enjeux écologiques et touristiques de la zone, il serait nécessaire d'affiner la mesure compensatoire « zone humide / ripisylve ».

- Impact potentiel par pollution (Petit Rhône et eaux souterraines) :

Le dossier ne détaille pas ou peu les mesures envisagées pour limiter les risques de pollution future par les plaisanciers utilisateurs du port.

Du fait des enjeux écologiques et touristiques de la zone, il serait pertinent de viser à long terme une certification de type ISO 18725 - Ports propres et ports propres actifs en biodiversité.

- Enjeux liés à la faune piscicole : un ajout d'éléments complémentaires apparaît nécessaire (brochet ; anguille).

En outre la CLE Camargue Gardoise ajoute dans ses conclusions les recommandations suivantes :

- La création d'un comité technique pour affiner la mesure compensatoire zone humide/ripisylve (compensation de la fonctionnalité, échange sur les sites potentiels et une protection à long terme).
- Ajout de l'analyse de la conformité du projet avec la règle 3 du SAGE Camargue Gardoise : Préserver les zones humides à caractère naturel, exploitées ou non.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact détaille, au paragraphe 6, l'ensemble des mesures relevant de la séquence ERC ainsi que leurs modalités de suivi tout au long de la réalisation du projet. Le paragraphe 12.2.4 précise par ailleurs les objectifs du SAGE applicables au site et expose les éléments permettant d'en démontrer la compatibilité.

La ripisylve a fait l'objet d'une attention particulière au cours des études, la maîtrise d'ouvrage comme la maîtrise d'œuvre étant pleinement conscientes des enjeux associés. L'ouverture de la digue a ainsi été repositionnée et fortement réduite afin de se concentrer sur un secteur déjà dégradé. Des actions de restauration sont également intégrées au projet, conformément aux dispositions explicitées dans l'étude d'impact.

Enfin, la perspective d'une démarche de certification pourra être examinée par la collectivité en lien étroit avec le futur gestionnaire, en fonction des orientations retenues pour l'exploitation du site.

N 25 – M. E. Becker - Arles

Considère que ce projet détruira un beau coin de pays avec 5 années de nuisances et des touristes en surnombre. S'oppose au développement touristique qui nuit à la région et à sa population.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact précise que la période de travaux est prévue entre 24 et 30 mois et non 5 ans. Les enjeux liés aux nuisances sont abordés en réponse N5.

Le port fluvial de Fourques ne s'inscrit pas dans une logique de tourisme intensif. Il s'agit d'un port public mixte, destiné à accueillir la navigation fluviale de passage (bateaux itinérants, péniches-hôtels) tout en valorisant le patrimoine et les mobilités douces comme la ViaRhôna et les liaisons cyclables. Les études indiquent que les flux touristiques attendus seraient de 25 000 visiteurs par an, soit environ 70 personnes par jour en moyenne. Le port ne prévoit ni hébergement touristique ni restauration commerciale, et reste largement accessible au public comme espace de promenade et de découverte du fleuve. Le SCOT Sud Gard le classe parmi les équipements d'intérêt intercommunal à vocation équilibrée, excluant tout tourisme de masse. Conçu comme un outil de revitalisation locale, le projet respecte la tranquillité des riverains et le paysage : aucun bâtiment ne dépasse 4 mètres de haut, aucune artificialisation visible depuis le village, pas de bétonnage des berges, et une intégration végétale complète.

Le projet vise à être bénéfique pour l'ensemble de la population. Ces éléments sont aussi expliqués en réponse N14.

N 26 – M. Y. Chérain – Arles

Considère que ce projet apportera des dégradations pour l'environnement.

Est clairement opposé à ce projet et souhaite voir les financements prévus affectés à la protection du fleuve.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le port fluvial de Fourques s'inscrit dans une politique publique de transition écologique du fleuve Rhône, et non dans une logique d'aménagement de croissance. Il s'agit d'un projet à faible empreinte carbone, visant la requalification écologique d'un site anthropisé, la promotion de la navigation douce et bas-carbone, et la reconnexion entre le village et le fleuve à travers un espace public ouvert. Il répond directement aux objectifs du Plan Rhône et du PCAET: favoriser la transition écologique des territoires rhodaniens par le développement des transports fluviaux, la requalification des berges et la réduction des émissions. (Vol. A, Pièce 8). Le projet contribue à proposer une offre de mobilité et de tourisme davantage orientée vers des pratiques à faible empreinte carbone, en favorisant les déplacements fluviaux comme alternative aux trajets motorisés de proximité. L'aménagement prévoit notamment l'alimentation électrique à quai pour les unités accueillies, ce qui limite le recours aux motorisations thermiques lorsqu'elles sont stationnées.

Le dispositif intègre par ailleurs des actions de gestion écologique et de requalification végétale, qui participent à compenser les émissions associées au chantier et à inscrire le projet dans une trajectoire carbone maîtrisée à moyen terme. L'ensemble de ces éléments vise à structurer un modèle de halte fluviale compatible avec les objectifs actuels de réduction des émissions et de transition vers des modes de déplacement plus sobres.

Les financements mobilisés dans le cadre du projet proviennent en partie de dispositifs spécifiquement consacrés à la restauration écologique, à la gestion hydraulique et à la valorisation durable du Rhône. Dans ce contexte, le port fluvial s'inscrit comme un instrument opérationnel de cette stratégie, en intégrant des actions de replantation, la valorisation des matériaux issus des travaux pour le renforcement des ouvrages de protection, ainsi que la création d'un espace favorisant une meilleure compréhension des milieux fluviaux par le public.

Ces crédits répondent à des orientations strictes et ne peuvent être redirigés vers d'autres politiques sans rompre avec les objectifs qui fondent leur attribution, notamment la conciliation entre usages du fleuve, amélioration de ses fonctionnalités naturelles et sensibilisation environnementale. Les compléments d'analyse relatifs à ces aspects figurent dans la réponse dédiée N9.

Le site d'aménagement du port se situe en retrait du lit mineur du Petit Rhône, derrière la digue principale du SYMADREM, sur une zone anthropisée et dégradée, sans continuité de ripisylve mature (Vol. A, Pièce 8). Les impacts sur la végétation riveraine ont été analysés et compensés : l'emprise directe sur la ripisylve est limitée, tandis que la reconstitution écologique porte sur 3000m² de berges restaurées, plantées en essences locales adaptées. La continuité écologique est assurée sur toute la rive gauche du fleuve, en lien avec la digue végétalisée du SYMADREM. Les études hydrauliques INGEROP (Vol. B, Pièce 8) confirment que le projet n'affecte ni le débit ni la ligne d'eau du Rhône, que le courant de surface reste inchangé, et que le bassin portuaire dispose d'un système d'avivement naturel (renouvellement complet de l'eau en 36 à 48 heures). Il n'existe donc aucun risque de stagnation, de pollution ou d'eutrophisation du plan d'eau. Le projet s'inscrit dans la prévention active des risques climatiques, en s'appuyant sur la résilience hydraulique du système de digues renforcé par le SYMADREM (Vol. A, Pièce 9).

Les inventaires naturalistes conduits par deux bureaux d'études spécialisés ont permis de caractériser l'état écologique général du site et d'identifier les principaux enjeux environnementaux associés. Sur cette base, l'étude d'impact prévoit un dispositif complet relevant de la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC). Ce dispositif comprend notamment une programmation des travaux en dehors des périodes de sensibilité biologique, le maintien d'une continuité écologique fonctionnelle au sein des milieux rivulaires, la mise en œuvre d'un suivi écologique annuel sur dix ans sous supervision de l'autorité environnementale compétente, ainsi que l'aménagement d'un espace refuge destiné à renforcer la résilience écologique des berges. Ce sujet est aussi abordé en réponse N1.

N 27 - Mme M. Es-samri - Arles

S'oppose à l'artificialisation de cet espace naturel et agricole. Destruction des milieux naturels, des milieux aquatiques et des milieux patrimoniaux. Les études relatives à la faune et la flore sont obsolètes.

Qui aura l'entretien du port ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le volet environnement est développé en réponse N1.

Le projet ne consistera pas en l'artificialisation de l'espace mais en la revalorisation de celui-ci. En réponse N6 sont expliqués ces éléments.

Pour ce qui est de la validité des études, les éléments sont en réponse N18. Les études ne sont pas obsolètes.

La gestion publique est assurée par la CCBTA.

N 28 – M. J. Marmayou - Fourques

Est opposé à ce projet pour les raisons suivantes :

1 - Préservation de l'environnement :

Destruction d'un milieu naturel. L'ouverture de la passe entraînera une rupture de continuité écologique.

La plaisance est un loisir émetteur de gaz à effet de serre.

Des solutions alternatives existent (plan d'eau à Arles protégé par une écluse par exemple).
L'étude d'impact est obsolète (limite de validité 5 ans).

2 - Coût et rentabilité :

Les retombées économiques du port pour le territoire ne sont pas précisées. Ont-elles été chiffrées ? Des études ont-elles été menées à ce sujet (études de marché) ?

Cet argent (et celui correspondant aux coûts de fonctionnement du port) pourrait être employé à des projets plus en phase avec l'urgence climatique.

3 - Problématiques liées au débit du Petit Rhône (voir les sources de ces informations dans la contribution) :

Les projections hydrologiques estiment que les débits d'étiage à l'aval (Beaucaire) pourraient baisser encore de l'ordre de 20 % en moyenne dans les 30 prochaines années. D'autre part une prise d'eau par Aqua domitia est prévue en amont du site du port.

Ces perspectives de baisse des niveaux de basses eaux du Rhône ont-elles été prises en compte dans l'élaboration du projet ?

Quelle est la hauteur d'eau en deçà de laquelle l'accès au port serait compromis ?

Quelles seraient Les conséquences d'une crue très importante qui submergerait le port par le nord (côté station de pompage). Ont-elles été évaluées ?

4 - Articulation du projet de port avec le plan Rhône :

Il est prévu la réutilisation des matériaux excavés pour le renforcement des digues du Petit Rhône.

Or l'État a récemment revu à la baisse le plan Rhône. Cela introduit une incertitude quant à la durée de stockage des matériaux excavés censés être utilisés pour le renforcement des digues du Petit Rhône. Dans l'attente d'une clarification de l'avenir du plan Rhône, une modification du projet est-elle prévue ?

5 - Les réponses de la CCBTA aux remarques de la MRAe ne sont pas satisfaisantes ou sont floues (voir des exemples dans la contribution).

Les réponses de la CCBTA ont-elles été transmises à la MRAe ? Celle-ci a-t-elle émis un avis sur ces réponses ?

Souhaite l'organisation de réunions publiques pour débattre sur le projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Préservation de l'environnement :

En réponse N1 sont développés les enjeux environnementaux et les mesures prises.

L'alternative d'un port à Arles est développée en réponse N23.

Pour le volet pollution, le port a pour objectif de limiter celle-ci et d'être exemplaire en la matière, ces éléments sont évoqués en réponse N9.

Pour ce qui est de la validité des études, les éléments sont en réponse N18.

Coût et rentabilité :

Une analyse économique a été conduite et intégrée au dossier. Elle établit que le financement du projet de port fluvial repose entièrement sur des contributions publiques spécifiquement affectées, provenant de différents niveaux institutionnels et d'organismes dédiés à la gestion de l'eau et aux aménagements territoriaux. Aucune incidence fiscale n'est envisagée pour la commune de Fourques.

L'analyse économique met en évidence la cohérence du modèle présenté, structuré autour d'une montée en charge progressive des recettes liées aux usages portuaires et aux services associés. Elle souligne également

les effets attendus sur l'économie locale, qu'il s'agisse des dépenses réalisées par les usagers dans les commerces et services de proximité ou des dynamiques induites dans les filières touristiques et nautiques. L'ensemble inscrit le projet dans une perspective de développement territorial équilibré, en renforçant l'attractivité du secteur fluvial tout en soutenant les activités existantes.

Les études confirment la soutenabilité de ce cadre économique, en rappelant qu'il s'agit d'un investissement public structurant, cohérent avec les orientations des documents de planification et identifié comme un levier de transition vers une économie fluviale plus durable. Les financements mobilisés sont en outre spécifiquement dédiés au projet et ne peuvent être réaffectés à d'autres politiques publiques, comme précisé dans la réponse N9.

Débit du Rhône :

Le projet intègre les évolutions hydrologiques observées sur le Rhône, notamment la tendance à la baisse des débits, prise en compte dans les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude hydraulique. Ces simulations, fondées sur des données actualisées et sur un modèle de calcul spécifique, ont permis d'adapter le dimensionnement du port à des conditions de fonctionnement compatibles avec les débits les plus faibles attendus. Le système d'alimentation du bassin repose sur un renouvellement naturel, assuré par une dynamique d'entrée et de sortie des eaux sans recours à des dispositifs mécaniques, garantissant une qualité d'eau stable et une exploitation conforme aux principes de gestion durable.

S'agissant de la sécurité hydraulique, l'emprise du projet se situe en arrière de la digue de protection et à une altitude compatible avec les prescriptions applicables en matière de prévention des inondations. Les modélisations de crues réalisées montrent que l'aménagement n'affecte ni la ligne d'eau, ni la dynamique du fleuve, ni les espaces dédiés à l'expansion des crues. Ces résultats confirment la capacité du projet à respecter les règles encadrant l'aménagement en zone fluviale et à s'inscrire dans les objectifs de gestion équilibrée du Rhône tels que définis par les textes applicables.

Le Plan Rhône :

Les orientations actualisées du programme d'aménagement fluvial maintiennent les interventions prévues sur le linéaire de digues concerné, comme l'indiquent les pièces du dossier relatives à la gestion hydraulique. Dans ce cadre, la valorisation des déblais issus du projet s'inscrit dans un dispositif déjà arrêté, sans incertitude quant à leur usage final. Leur stockage transitoire est prévu sur une durée limitée et dans des conditions encadrées, sur un site spécialement aménagé pour garantir la maîtrise des contraintes techniques et environnementales.

Réponses de la CCBTA aux remarques de la MRAe :

Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE est joint au dossier (Volume A – pièce 9 – annexe 4).

N 29 – M. J.M. Biojoux - Fourques

Considère que ce projet de développement touristique est intéressant par sa dimension et son potentiel attractif d'une clientèle de plaisanciers.

Estime qu'il y a beaucoup de questions concernant la réelle utilité et le fonctionnement futur d'un tel équipement en l'état de la présentation du projet.

Formule les observations suivantes :

- Il est indiqué qu'il y a peu de mouvements de bateaux. Il semble qu'il y ait donc peu de disponibilité d'escale pour les liaisons entre ports.
- Il n'y a pas d'infrastructures prévues pour l'avitaillement des bateaux à proximité.
- Comment fonctionnera la gestion du port ? L'exploitant sera-t-il public ou privé ?

- Les retombées économiques ne sont pas justifiées.
- Aucune indication n'est donnée sur financement du projet. Craint une augmentation de la fiscalité locale.
- L'état se désengageant partiellement des travaux de confortement des digues. Le réemploi des terres excavées sera-t-il réel ?
- Il y a un risque de pollution de la nappe phréatique (cf. remarques MRAe).
- Les plans ne mentionnent aucun accueil d'autocars pour la liaison avec les bateaux passagers.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le port de Fourques s'intègre dans le schéma de maillage fluvial du Rhône aval, entre Beaucaire, Vallabrègues et Saint-Gilles (Volume B, Pièce 3). Il ne vise pas à remplacer les ports voisins, mais à offrir une halte publique intermédiaire pour la navigation itinérante, la plaisance de passage et les péniches touristiques. Selon l'étude économique SCET (Volume B, Pièce 8), les ports de Beaucaire et Bellegarde affichent un taux de saturation supérieur à 95 %, avec une liste d'attente régionale dépassant 300 unités, et des capacités d'escale limitées à 2 à 5 % des anneaux, insuffisantes pour le tourisme fluvial. Avec ses 314 anneaux, le port de Fourques comble cette lacune en réservant des emplacements à l'escale courte durée et à la location annuelle. Il n'a pas vocation à accueillir un flux massif de bateaux résidents, mais à fluidifier la navigation et soutenir la desserte touristique du Rhône et du canal du Rhône à Sète, conformément au Plan Rhône.

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par l'intercommunalité, qui assume la responsabilité de sa conception, de son financement et de son futur fonctionnement. Le dossier retient, à ce stade, l'hypothèse d'une gestion assurée dans un cadre organisationnel qui permettra de mobiliser l'expertise déjà acquise sur d'autres équipements portuaires du territoire. Cette option constitue une base de travail robuste, tout en laissant la possibilité d'optimisations ultérieures lors de la mise en service, en fonction des besoins opérationnels constatés.

L'entretien des installations et des espaces portuaires s'inscrira dans la continuité des pratiques déjà éprouvées, telles que présentées dans les pièces consacrées à l'exploitation. Le financement courant reposera sur les recettes générées par les usages portuaires — redevances, services et prestations associés — conformément aux analyses figurant dans l'étude socio-économique annexée au dossier. Celle-ci précise que le modèle économique est structuré pour garantir un équilibre financier sans transfert de charges vers d'autres budgets publics.

L'ensemble de ces éléments vise à assurer une exploitation stable et maîtrisée, reposant sur un dispositif de gestion cohérent avec l'architecture générale du projet et adaptable à son déploiement effectif.

Le projet ne prévoit aucune station d'avitaillement en hydrocarbures, conformément à l'objectif « Port propre – zéro rejet ». Les plaisanciers disposeront d'un point d'eau et d'électricité à quai, d'un service de collecte et de vidange des eaux noires et grises, ainsi que d'un point dédié à la gestion des déchets nautiques (huiles, batteries, plastiques).

Le financement du projet est précisé en réponse N6 & 7.

La convention de partenariat entre la CCBTA et le SYMADREM (Vol. B, Pièce 8), paraphée le 12 juillet 2024 et prévue pour signature après la DUP, prévoit le réemploi intégral des déblais (550 000 m³) pour renforcer la digue principale sur le linéaire Fourques–Saint-Gilles et créer un merlon paysager de protection au nord du site. Le SYMADREM a confirmé la compatibilité de ces matériaux avec les prescriptions hydrauliques et

géotechniques (Vol. A, Pièce 9). Le stockage temporaire des déblais sera limité à 36 mois, sur un site étanchéifié hors nappe, sous contrôle des services concernés-

La MRae évoque dans son avis des impacts potentiels sur la nappe d'eau souterraine affleurante. La phase travaux fera l'objet d'un suivi renforcé concernant cette thématique. Les eaux de ressuyage feront l'objet d'analyses régulières, et en fonction des résultats obtenus, le système de traitement avant rejet dans le milieu naturel sera adapté. Autour des zones de stockage des matériaux, les fossés périphériques feront l'objet d'une surveillance régulière, comme indiqué dans la pièce 7 du dossier d'autorisation environnementale (Volet ICPE), au chapitre « 6.1.1. Evaluation des impacts - A Gestion des eaux » :

- *Une surveillance de ces fossés sera opérée durant toute la durée du stockage et si nécessaire des opérations de curage seront engagées pour préserver la fonctionnalité de ces aménagements [...]*
- *Le gestionnaire mettra également en place un système d'alerte météo : lors des épisodes pluvieux de très forte intensité, une astreinte se rendra sur site afin de vérifier le bon écoulement des eaux pluviales et d'effectuer les travaux d'urgence si besoin.*

Par ailleurs, les modalités de stockage des matériaux suivantes seront réalisées :

- *les stockages de matériaux seront mis en œuvre avec un compactage au fur et à mesure de la mise en œuvre du stock par couches d'épaisseur d'environ 0,50 m à 1,00 m,*
- *les talus seront lissés pour éviter toute infiltration,*

Pour la circulation, l'aménagement inclut un parking public adaptée et une aire de retournement, sans flux d'autocars pour groupes dans l'usage courant du port, tandis que les pistes cyclables de la ViaRhôna assurent une connexion douce avec le centre du village.

N 30 – Anton - Arles

Evoque les nombreux enjeux environnementaux dus à l'ampleur du projet (modification du milieu physique, qualité de l'eau, emprise sur des terres agricoles, incidences résiduelles, impacts sur la faune et le flore).

Aspect économique :

Emet des doutes quant au remplissage des anneaux et aux retombées économiques. Le besoin d'un soutien public semble fort. La rentabilité publique mérite d'être mise en débat.

Formule les demandes suivantes :

- Quel est vraiment le gain net pour la commune et ses habitants, au regard des coûts environnementaux, sociaux et économiques ?
- Souhaite que l'étude économique soit rendue publique (taux de remplissage ; recettes attendues ; coût d'exploitation ; etc.).
- Souhaite Que la commune se réserve le droit de reconsidérer le projet ou d'exiger un phasage ou une réduction d'échelle si les conditions de viabilité ou d'absence d'impact ne sont pas convaincantes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet est localisé en arrière de la digue de protection et s'inscrit sur des terrains déjà fortement modifiés par des usages passés, ce qui limite les interventions dans les espaces naturels les plus sensibles. L'étude

d'impact précise que la majeure partie des formations végétales en place sera maintenue et qu'un programme de replantation est prévu sur une surface dédiée, mobilisant des essences adaptées au contexte local.

Les expertises naturalistes conduites dans le cadre du dossier ont permis d'identifier les enjeux du site et d'orienter un ensemble de mesures d'évitement, de réduction et de compensation proportionnées aux impacts potentiels. Ces mesures constituent un cadre d'intervention structuré, intégré dans le dispositif général du projet.

L'exploitation future du port s'inscrit par ailleurs dans une démarche de gestion environnementale exigeante, comprenant notamment l'absence de rejets directs dans le milieu naturel, le raccordement aux réseaux adaptés tel que décrit dans les annexes du dossier, ainsi qu'un suivi régulier des pratiques d'exploitation.

S'agissant du renouvellement des eaux, le fonctionnement du bassin s'appuie sur une alimentation naturelle assurant un taux de renouvellement compatible avec les objectifs de qualité et de gestion durable présentés dans l'étude d'impact, sans recourir à des dispositifs mécaniques d'avivement.

Plus d'éléments sont disponibles en réponses N1, 9 & 14.

L'étude économique réalisée par la SCET fournit une évaluation consolidée du projet, estimé à 11,5 M€ HT, incluant les études, les travaux et les mesures environnementales. Les financements mobilisés relèvent exclusivement de contributions publiques spécifiquement affectées, ce qui garantit la stabilité du montage financier et l'absence de charge nouvelle pour les budgets locaux. Cette structuration sécurise la mise en œuvre du projet dans un cadre budgétaire maîtrisé.

L'analyse socio-économique détaille les conditions d'exploitation du futur équipement, fondées sur une montée en puissance progressive des recettes liées aux usages portuaires et aux services associés. Elle met également en lumière les retombées positives attendues pour l'économie locale, tant dans les activités nautiques que dans les secteurs commerciaux, touristiques et culturels. L'ensemble s'inscrit dans la dynamique des programmes publics dédiés au développement du réseau fluvial et à la promotion des mobilités douces, en cohérence avec les orientations stratégiques du bassin rhodanien.

L'utilité publique du projet se fonde sur plusieurs objectifs convergents : la requalification d'un espace anthropisé dans une perspective de restauration écologique, la création d'un équipement structurant au service du territoire, et la contribution au maillage fluvial régional par le renforcement de la continuité des itinéraires navigables. Ces orientations répondent aux principes de gestion équilibrée de l'eau, de sobriété foncière et de valorisation durable des milieux consacrés par le Code de l'environnement.

La concertation préalable a permis d'intégrer les observations exprimées et de renforcer la transparence du processus. Le dispositif de mise en œuvre prévoit en outre un suivi associant les acteurs concernés et un phasage progressif des aménagements, garantissant une montée en charge maîtrisée et réversible. L'ensemble conforte la vocation d'intérêt général du projet et la solidité de sa justification au titre de l'utilité publique.

N 31 – Jasmin - Fourques

Est très favorable à la réalisation de ce projet. Il a été mûrement réfléchi et va redynamiser mon joli village.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

N 32 – M. F. Cavallo - Fourques

Déplore l'absence de réunion publique. C'est regrettable pour le débat démocratique. S'oppose fermement à la réalisation de ce projet. Sa démesure, son coût économique et son coût environnemental n'ont rien à voir avec l'intérêt général.

Pertinence du projet :

Déplore l'absence de données concernant la plaisance fluviale sur le Rhône. Le dossier se base sur une étude de faisabilité datant de 2015. Constate une absence totale de données sur l'état actuel. Les rares données présentes ne vont pas en faveur d'un port de plaisance (sédentarisation des usagers ; baisse de la fréquentation aux écluses de Vallabrègues et de Port-Saint-Louis-du Rhône entre 2011 et 2016).

Aspect économique :

Le montant du projet est une estimation sommaire. On pourrait s'attendre à plus de précision. Qui aura en charge la gestion du port ? Quel est le budget de fonctionnement ? Quelles sont les recettes espérées ?

On constate que La CCBTA, poussée par le SCOT Sud Gard, se lance dans un projet non essentiel, aléatoire et aussi coûteux qui est un non-sens au vu des priorités du moment.

Extraction des matériaux :

Estime que le trafic des poids-lourds représentera entre 37 330 et 44 800 passages.

L'accès au site de stockage nord n'est absolument pas adapté pour le passage des PL. Le coût d'entretien des voiries doit faire partie du budget du projet.

Ce trafic n'est pas chiffré en termes d'émission de gaz à effet de serre.

Impact environnemental :

Le projet va détruire un linéaire de la ripisylve qui est un enjeu écologique fort car elle constitue un corridor écologique d'importance pour les chiroptères et les castors. Il serait plutôt judicieux de classer ce boisement du pont de Fourques jusqu'à la prise d'eau du canal BRL.

Réponse du maître d'ouvrage :

Réunions publiques

La concertation préalable du projet s'est déroulée du 19 février au 22 mars 2024 conformément au Code de l'Environnement. Elle a été rendue publique par l'ouverture d'un registre numérique, la mise à disposition du dossier complet en mairie et sur le site de la CCBTA, ainsi que par des publications légales dans Le Midi Libre et La Provence.

Aucune réunion publique n'a été organisée durant la phase d'enquête, celle-ci ayant été précédée par une démarche de concertation active. Ce processus a donné lieu à un nombre important de contributions émanant de citoyens et d'acteurs institutionnels, intégrées dans la version actualisée du dossier mis à l'enquête. L'avis rendu sur ce point souligne que le niveau d'information et de participation proposé est conforme aux exigences applicables et proportionné à l'ampleur du projet.

Le porteur de projet prévoit par ailleurs de prolonger cette dynamique au-delà de l'enquête, en instituant un cadre de dialogue pérenne. Celui-ci prendra la forme d'un comité de suivi associant habitants et acteurs locaux, afin d'assurer une lecture partagée des enjeux et un accompagnement continu de la mise en œuvre du projet.

Pertinence du projet

L'étude SCET (Volume. B, Pièce 8) a révélé un déficit d'équipements fluviaux entre Vallabrègues et Saint-Gilles, une zone dépourvue de halte publique sur près de 40 km de linéaire, constat confirmé par Voies Navigables de France (VNF) (Volume A, Pièce 9). Cette situation justifie la création d'un port intermédiaire pour la navigation touristique et professionnelle sur le Rhône aval. Les données montrent un taux d'occupation supérieur à 95 % dans les ports de Beaucaire, Bellegarde et Saint-Gilles, plus de 300 unités en attente pour un anneau fluvial, et une demande croissante d'escales temporaires liée à la progression du tourisme fluvial (VNF, rapport 2022). Le projet du port de Fourques apporte une réponse structurée aux besoins identifiés en matière d'accueil fluvial, en prévoyant une répartition équilibrée des usages entre escales de passage et stationnement de longue durée. Cette organisation fonctionnelle correspond aux orientations définies pour le développement des infrastructures fluviales, qui encouragent la création d'équipements à la fois polyvalents et intégrés dans leur environnement, en particulier dans les secteurs actuellement peu dotés.

Aspect économique

L'aspect économique est abordé en réponses N7 & 30.

Extraction des matériaux

Les déblais issus de l'excavation feront l'objet d'un réemploi intégral, conformément aux dispositions prévues dans la convention dédiée. Ils contribueront notamment aux travaux de renforcement des ouvrages de protection du Petit Rhône et à l'aménagement d'un merlon paysager situé au nord du site, destiné à améliorer l'intégration visuelle et acoustique du projet. Les analyses techniques conduites dans le cadre du dossier confirment l'aptitude de ces matériaux à l'usage prévu. Leur stockage transitoire sera limité dans le temps et réalisé sur un emplacement aménagé de manière à prévenir toute interaction avec les milieux sensibles.

S'agissant du trafic lié au chantier, l'étude d'impact précise les mesures d'organisation retenues : définition d'un itinéraire adapté, encadrement des horaires, dispositifs de réduction des poussières et de sécurisation des transports, ainsi qu'un engagement de remise en état des voiries concernées. L'évaluation environnementale du chantier indique par ailleurs que les émissions associées demeurent largement contenues dans les seuils fixés par les documents de planification applicables, confirmant la capacité du projet à limiter ses impacts durant la phase de travaux.

Impact environnemental

Ces éléments sont développés en réponses N1, 9 & 14.

N 33 – Mme E. Pelizzari - Fourques

Exprime plusieurs réserves importantes concernant les impacts et la pertinence de ce projet à l'échelle du village :

- Le site prévu se situe en zone inondable du Petit Rhône. L'excavation d'un bassin et la création d'un passage dans le fleuve pourraient fragiliser les berges et impacter considérablement la ripisylve et la faune locale.
- Plusieurs hectares de terres agricoles sont transformés en bassin portuaire et en zones d'aménagement alors que la préservation du foncier agricole est un enjeu majeur.
- Le calme, l'identité et la qualité de vie du village risquent d'être dérangés par l'augmentation du trafic, du bruit et des flux touristiques. Le port impliquera un accroissement du trafic routier, des besoins en stationnement et en accès. Or, le réseau local est limité et la capacité d'absorption de ces flux n'a pas été clairement démontrée.
- On s'interroge sur la pertinence de lancer un nouveau projet d'envergure sans disposer d'une étude de marché approfondie ni de garanties solides quant à sa rentabilité et à son utilité réelle pour les habitants.

- Si l'intention de dynamiser le territoire peut être comprise, le projet tel qu'il est présenté semble soulever davantage de risques que d'opportunités pour la commune. Une réflexion complémentaire sur les différents enjeux paraît indispensable.
- Il semblerait plus pertinent d'orienter ces moyens vers des projets réellement utiles au quotidien des habitants de Fourques (espaces verts ; espaces de jeux ; réseaux de transports ; isolation rénovation énergétique ; etc.).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet participe au contraire à la résilience du système de digues, en lien avec le Plan Rhône et la stratégie d'adaptation climatique du bassin méditerranéen. Les éléments sont développés en réponse N28.

L'étude d'impact indique que la zone effectivement concernée par les travaux d'excavation demeure limitée, tandis que la plus grande partie de l'emprise est maintenue et requalifiée pour devenir un espace public paysager, accessible et structurant pour les circulations douces. Les précisions complémentaires apportées dans les réponses N6 et N13 détaillent cette logique de reconversion.

L'étude paysagère propose une intégration harmonieuse de l'aménagement en mobilisant des matériaux naturels pour les ouvrages, en végétalisant les abords et en conservant des écrans visuels afin de préserver la continuité du paysage fluvial. Les choix d'éclairage et de traitement des cheminements répondent également à une volonté de sobriété et d'adaptation au site.

Les effets en matière de mobilité sont jugés compatibles avec la capacité du réseau existant. L'organisation des accès prévoit un aménagement sécurisé, ainsi qu'une dissociation des flux motorisés et des circulations douces, en lien direct avec les itinéraires cyclables et piétons structurants du secteur.

Les éléments économiques figurent dans les réponses N7 et N30, et les modalités de financement, strictement fléchées, sont rappelées en réponse N9.

N 34 – M. R. Ecorchard – Montpellier

Représentant de FNE Occitanie – Méditerranée

FNE Ocmed s'interroge sur l'utilité d'un projet coûteux et présentant des inconvénients environnementaux. Emet un avis défavorable.

Considère que le projet présente plusieurs problèmes liés à l'eau :

- La méthode de compensation de la zone humide qui va être détruite n'est pas précisée. La replantation d'une ripisylve n'est pas une mesure compensatoire de destruction de zone humide (elle compense la fonctionnalité écologique de la zone humide, et non ses fonctions hydrologiques).
- Il convient de s'assurer de l'absence d'impact du projet sur la nappe affleurante. L'enjeu est majeur pour les populations locales.
- Il convient de maîtriser les incidences de la création de ce bassin sur les eaux fluviales (effet de réchauffement des eaux, rejets, baisse de la qualité des eaux).
- Certains acteurs consultés estiment que le projet n'est pas compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône Méditerranée et du SAGE Camargue Gardoise.

Le projet ne présente pas de bilan sérieux des émissions de gaz à effet de serre et la question de la gestion des déblais reste entière.

L'estimation des coûts du projet ne prend pas en compte les coûts d'entretien de l'infrastructure.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'utilité du projet est développée en réponses N30 & 32.

Des mesures pour réduire les impacts engendrés par le projet sont présentées en réponse N1.

La MRae évoque dans son avis des impacts potentiels sur la nappe d'eau souterraine affleurante.

La phase travaux fera l'objet d'un suivi renforcé concernant cette thématique.

Les eaux de ressuyage feront l'objet d'analyses régulières, et en fonction des résultats obtenus, le système de traitement avant rejet dans le milieu naturel sera adapté.

Autour des zones de stockage des matériaux, les fossés périphériques feront l'objet d'une surveillance régulière, comme indiqué dans la pièce 7 du dossier d'autorisation environnementale (Volet ICPE), au chapitre « 6.1.1. Evaluation des impacts - A Gestion des eaux » :

- Une surveillance de ces fossés sera opérée durant toute la durée du stockage et si nécessaire des opérations de curage seront engagées pour préserver la fonctionnalité de ces aménagements [...]
- Le gestionnaire mettra également en place un système d'alerte météo : lors des épisodes pluvieux de très forte intensité, une astreinte se rendra sur site afin de vérifier le bon écoulement des eaux pluviales et d'effectuer les travaux d'urgence si besoin.

Par ailleurs, les modalités de stockage des matériaux suivantes seront réalisées :

- Les stockages de matériaux seront mis en œuvre avec un compactage au fur et à mesure de la mise en œuvre du stock par couches d'épaisseur d'environ 0,50 m à 1,00 m,
- Les talus seront lissés pour éviter toute infiltration,

La compatibilité avec le SDAGE et le SAGE a été explicitement traité dans le chapitre 12.2.3 et 12.2.4 de l'étude d'impact (Volume A/B, Pièce 8).

Le coût d'entretien est abordé dans l'étude économique rédigée par SCET, il est totalement pris en charge par les recettes. Ces éléments sont abordés en réponse N28.

Les déblais issus de l'opération seront réutilisés par le SYMADREM pour les travaux de confortements des digues du Petit-Rhône dans le cadre du Plan Rhône porté par l'état.

N 35 – Association NACCICA (Nature et Citoyenneté Crau – Camargue – Alpilles) - Arles

L'association est contre ce projet de port fluvial et souhaite signaler des manquements sur plusieurs points qui rendent le projet inacceptable.

Impact du projet sur la ripisylve du Rhône

L'association rappelle le rôle écologique et l'intérêt de la ripisylve. Elle constitue un corridor écologique d'importance pour les chiroptères et les castors. Elle abrite également une avifaune riche.

Une ripisylve est un habitat humide. Le dossier d'étude d'impact propose une analyse très succincte. La compatibilité du projet avec le règlement du SAGE Camargue Gardoise n'est pas démontrée en ce qui concerne la préservation des zones humides et la qualité de l'eau.

Une mesure compensatoire pour restaurer ailleurs cet habitat est proposée. Le rapport d'étude d'impact ne cartographie pas les sites choisis pour cette mesure compensatoire. Les sites pré-identifiés par la commune de Fourques sont issus de son foncier, mais ces sites sont déjà des ripisylves. Il faudrait que cette mesure compensatoire soit une réelle création de ripisylve.

Le Document d'objectif Natura 2000 du site « Petit Rhône » a notamment pour objectif le rétablissement d'une continuité des ripisylves le long du fleuve. Ce projet va clairement à l'encontre de cet objectif.

Impact du projet sur la biodiversité

L'association considère que les enjeux piscicoles n'ont pas été correctement appréhendés (brochet ; anguille). Des mesures compensatoires envers ces deux espèces devraient à minima être ajoutées.

L'association mentionne un projet de décorsetage du Petit Rhône porté par le Symadrem qui vise à atteindre un bon potentiel écologique du Petit Rhône.

Ce projet d'aménagement de port fluvial et de développement de la plaisance va à l'encontre des efforts pour améliorer la qualité des eaux du Petit Rhône. Dans le cadre de ces deux projets, il ne faut pas non plus que des mesures compensatoires identiques soient proposées deux fois.

Ce projet va transformer une zone agricole en avant de la digue, un des rares espaces tampon sur ce bras du fleuve qui peut atténuer l'onde de crue.

Choix du site et sédimentation

L'association évoque les problèmes de sédimentation liés au site retenu (voir l'argumentation dans la contribution) et s'interroge quant à la phase de choix du site.

Rappelle les problèmes liés à l'étiage du Petit Rhône (risque d'inaccessibilité et nécessité de dragages réguliers).

Bilan carbone du projet

Aucun bilan carbone du projet n'est présenté. Une étude des émissions de GES lors de la phase de chantier et lors de l'exploitation doit être faite et un équilibre carbone présenté. Le trafic lié au transfert local des matériaux est estimé à plus de 41 000 trajets de poids-lourds.

Il est également nécessaire d'avoir une vision globale du projet et d'avoir une réflexion sur les consommations énergétiques, les émissions de GES et la maîtrise des consommations.

Pertinence du projet

L'association pose la question de la pertinence de ce projet (un port de 320 anneaux semble totalement démesuré).

Ce projet se base sur une étude de faisabilité datant de 2014 et 2015 où seules sont évoquées des listes d'attente dans les ports des communes voisines. Il n'est fait aucune mention du trafic pour la plaisance fluviale sur le Rhône.

Réponse du maître d'ouvrage :

Impact du projet sur la ripisylve du Rhône

Aucune zone humide au sens de l'article L.211-1 du Code de l'Environnement n'est affectée par le projet. Ces éléments sont détaillés en réponse N34.

Impact du projet sur la biodiversité

Le projet est placé en retrait de la berge et protégée par la digue. Ces éléments sont détaillés en réponse N40.

La qualité de l'eau est abordée en réponse N34.

Choix du site et sédimentation

La question de l'étiage est détaillée en réponse N28 & R1.

Bilan carbone du projet

Ce volet est présent en réponse N14.

Pertinence du projet

Ces éléments sont expliqués en réponse N19, 28, 30 & 32.

N 36 – M. S. Dufes - Fourques

Exprime son désaccord sur le projet qui n'aura aucune retombée positive pour le village.
Emet des réserves quant aux remontées d'humidité pour les maisons du vieux village.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les retombées locales sont notamment abordées en réponses N14 & 30.

Le projet de port fluvial est implanté hors du périmètre urbanisé du vieux village, à plus de 350 mètres des premières habitations et en retrait de la digue principale du Petit Rhône. L'étude hydrogéologique menée par INGEROP (Vol. B, Pièce 8) montre que la nappe phréatique locale s'écoule latéralement vers le sud-ouest/nord-est, donc à l'opposé du vieux bourg, lequel repose sur une couche d'alluvions compactes (argiles et limons consolidés) de 6 à 8 mètres, formant une barrière naturelle contre la remontée capillaire. Le futur bassin sera isolé hydrauliquement par un rideau étanche en palplanches sur tout son périmètre, empêchant toute communication avec la nappe d'accompagnement du Rhône (Vol. A, Pièce 8). Le SYMADREM confirme que le projet ne modifie pas le régime des eaux souterraines ni le niveau piézométrique du village (Vol. A, Pièce 9). Un suivi piézométrique annuel sous contrôle de l'ARS Occitanie est prévu pour garantir l'absence d'évolution après mise en service. Ces éléments démontrent que le projet ne présente aucun risque d'humidité, ni direct ni différé, pour les habitations du vieux Fourques.

N 37 – M. M. - Association ADET Plaine de Beaucaire - Beaucaire

L'association rappelle les impacts négatifs majeurs mentionnés dans l'avis de la MRAe :

- Stockage des déblais sur des terres agricoles : l'effet sur les eaux de surface et souterraines ne peut être que fort en matière de pollution.
- Le choix du site en rive convexe est inapproprié au regard des dépôts sédimentaires.
- L'impact du projet sur le risque inondation n'a pas été véritablement mesuré (stockage de remblais en zone rouge du PPRI).
- Sur le plan paysager, le port et ses dépendances vont artificialiser un site agricole, naturel et patrimonial (Château de Fourques).
- La compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône Méditerranée et le SAGE Camargue Gardoise en matière de protection des zones humides (ripisylve du Petit Rhône) et de qualité de l'eau n'est pas démontré.
- Perte de terres agricoles : non-respect des objectifs en matière de lutte contre l'artificialisation.
- La qualité de vie des Fourquésiens sera particulièrement impactée par les problèmes de circulation et de stationnement en phases de travaux et d'exploitation (nuisances sonores et pollution de l'air).
- Aspect économique : le retour sur investissement paraît plus qu'incertain et son utilité non avérée au regard des infrastructures déjà existantes (ports à Beaucaire, Bellegarde, Saint Gilles et Arles).

L'association souhaite l'abandon du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les réponses à l'avis de la MRAe ont été transmises, répondant ainsi aux aspects négatifs cités. Ce volet est expliqué en réponse N28. La DREAL a validé la conformité de ces compléments à la procédure d'évaluation (Volume A, Pièce 9).

N 38 – Mme A. Verda – Allex (26)

Emet des doutes sur l'intérêt du projet pour le village et sur l'occupation du port (peu de bateaux circulent sur le petit Rhône).

Les coûts d'entretien ne sont pas détaillés.

Evoque les risques pour l'environnement. Les mesures de compensation sont-elles suffisantes ?

Ce port ne servira que l'été, seulement pour une partie de la population et défigurera le paysage.

Réponse du maître d'ouvrage :

La capacité de 314 anneaux du port de Fourques ne constitue pas une surdimension, mais un calibrage stratégique pour répondre aux besoins du réseau fluvial régional. L'étude SCET (Volume B, Pièce 8) indique que les ports de Beaucaire, Bellegarde, Saint-Gilles et Arles affichent une saturation moyenne de 92 %, tandis que 300 bateaux figurent sur la liste d'attente régionale et que les haltes intermédiaires sur le Rhône aval sont insuffisantes. Le port s'inscrira comme un maillon essentiel des initiatives visant à développer une offre de découverte des territoires fluviaux. Il mettra à disposition des professionnels des espaces clairement identifiés et facilement accessibles, facilitant ainsi le déploiement d'activités combinant navigation, services et valorisation des territoires riverains.

Le sommaire des dépenses est détaillé en réponse N7. Le coût d'entretien est abordé dans l'étude économique rédigée par SCET, il est totalement pris en charge par les recettes. Ces éléments sont abordés en réponse N28.

L'étude d'impact (Volume A, Pièce 8,) conclut à l'absence d'impact significatif sur les habitats et espèces protégées, ces éléments sont développés en réponse N1.

L'utilité du projet est évoquée aux réponses N14, 28, 30 & 32.

Le volet paysage est détaillée en réponse N5.

N 39 – M. V. Perraut - Arles

Trouve que ce projet de port est une très bonne idée pour la région. Cela sera également bénéfique pour Arles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

N 40 – M. B. Emeric - Tarascon

Rappelle que le projet se situe dans le périmètre de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), dont le cahier des charges est défini par l'État. C'est le décret de loi de 1970 "Travaux du palier d'Arles " qui a imposé la ligne d'eau à respecter par la CNR pour la construction du Barrage de Beaucaire.

Considère que le projet est illégal au regard des obligations de la CNR (cf. contribution) et qu'il sera attaqué devant les tribunaux.

Considère que le projet dégrade la ripisylve et la biodiversité et que l'étude d'impact est obsolète.

Est contre ce projet qui vient rehausser la ligne d'eau dans les plaines du Trébon et d'Argence lors des crues débordantes (au-delà de 11 500 m³/s).

Réponse du maître d'ouvrage :

L'implantation du projet reste en retrait du lit actif, protégée par la digue de défense et conçue de manière à ne pas interférer avec la dynamique hydraulique du fleuve. Les analyses menées dans le cadre de l'étude hydraulique montrent que l'aménagement, implanté latéralement et doté d'un unique point d'entrée régulé, ne modifie pas la ligne d'eau ni les conditions d'écoulement, y compris lors de crues de forte intensité. Les simulations attestent l'absence d'effet notable sur la hauteur d'eau, sur les vitesses d'écoulement ou sur les secteurs situés en aval, ce qui confirme la neutralité hydraulique du projet et sa compatibilité avec les prescriptions applicables à la gestion du domaine fluvial.

Les éléments de structure associés au projet n'impliquent pas la création de nouveaux ouvrages en travers du fleuve ni de remblais dans le lit. Les protections prévues concernent uniquement l'intérieur du bassin, sur des terrains présentant déjà un caractère artificialisé selon les données géotechniques disponibles. L'aménagement respecte ainsi l'intégrité du lit mineur et n'entraîne aucune modification de la ligne d'écoulement.

Sur le plan écologique, les études conduites indiquent que la ripisylve existante est largement maintenue et qu'un programme de restauration et de requalification végétale est prévu, incluant la création de continuités écologiques entre les berges et la digue. Ce dispositif renforce les fonctionnalités des milieux humides et répond aux exigences des documents de planification relatifs à la préservation des corridors fluviaux et des zones naturelles.

L'ensemble de ces éléments concourt à démontrer la solidité technique du projet et la conformité de l'étude d'impact, points explicités plus en détail dans la réponse N18.

N 41 – M. B. Schickele – Tarascon

Contribution adressée également par courriel à la mairie de Fourques le 23/10/25.

Un document de 5 pages concernant les imprécisions et oublis relevés par cet intervenant dans les documents du dossier de projet est joint à cette contribution.

Considère ce projet indécent et y est fermement opposé. Le port va ajouter de nouvelles entraves et le lit majeur va être diminué.

Considère que ce projet va créer une élévation de la ligne d'eau en cas de crue (voir argumentation dans la contribution) et créer un préjudice pour les fourquésiens.

Précise que ce projet est proscrit dans le cahier des charges de la CNR et que les dragages sont interdits pour ne pas remuer les métaux lourds déposés au fond.

Considère que le site retenu ne convient pas et doute de l'utilité du port (on constate une baisse significative des ventes de bateaux neufs).

Donne son avis sur la gestion du Petit Rhône et sur les aménagements de protection contre les crues dans la région (ne concerne pas le projet de port).

L'étude évoque une fréquentation moyenne de 33 %. Comment se satisfaire de ce taux de remplissage ?

Le cout d'entretien du port sera pharamineux, malgré les aménagements prévus, il s'enlisera et les eaux seront saumâtres. Lors de l'abaissement des eaux en été le port pourrait devenir impraticable.

Considère que ce désastre annoncé sera financé avec l'argent d'un pays en faillite.

Considère que le dossier d'enquête comporte de nombreuses anomalies (voir détails dans la contribution) qui s'apparentent à de la désinformation ou de la dissimulation. Demander au peuple

son avis sur un projet dont l'étude est un tel brouillon est honteux. Demande que l'étude soit refaite sérieusement.

Un document fourni en pièce jointe de la contribution relève une sélection non exhaustive des nombreuses imprécisions, oublis et partis pris de l'étude.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les éléments relatifs au cahier des charges de la CNR et de la ligne d'eau sont présents en réponse N40.

L'utilité du projet est évoquée aux réponses N14, 28, 30 & 32.

Le taux d'occupation à 33% est expliqué en réponse N18.

Le coût d'entretien est abordé dans l'étude économique rédigée par SCET, il est totalement pris en charge par les recettes. Ces éléments sont abordés en réponse N28. En été, nous détaillons en réponse N46 l'accès au port.

En réponse N30 & 32 sont détaillés les points d'utilité et la participation citoyenne dans le projet.

N 42 – Mme N. Castellani - Fourques

Se présente comme élue et citoyenne de la commune de Fourques et s'interroge sur plusieurs aspects afin de pouvoir formuler un avis circonstancié et complet.

Absence de dossiers économique et financier

Les dossiers ne comportent pas d'analyse économique ni budgétaire. Ces données sont indispensables à ce stade pour apprécier pleinement l'intérêt public du projet. Demande que ces éléments soient mis à disposition du public, afin de permettre une évaluation complète, transparente et équilibrée du projet.

« Un projet de cette envergure implique des investissements publics et ou privés, des coûts d'entretien et de fonctionnement, des retombées économiques espérées, ainsi que des impacts sur les finances locales ».

Emplacement du port

Les conditions de courantologie à l'intérieur du port seront particulièrement faibles : risque sédimentation + manque d'oxygène, risque d'algues et de stagnation des eaux. Le système de brassage des eaux par hélices sera-t-il suffisant et efficace au regard de l'augmentation des températures et de la baisse du niveau des cours d'eau ? Quel en sera le coût d'exploitation ?

Phase des travaux

Pendant la période de dragage n'y aura-t-il pas de risques potentiels de pollution des eaux du Petit Rhône et/ou de la nappe phréatique ?

A-t-on mesuré / chiffré les conséquences de ces transports quotidiens (250 rotations par jour) sur les infrastructures routières et le centre du village (écoles, commerces...) ?

Quel sera le coût du traitement et de gestion des déchets dangereux / non dangereux non inertes / non dangereux inertes ? N'y aura-t-il pas de risques potentiels d'impacts sur la santé et de pollution des terres et des eaux (PCB ; métaux lourds) par ruissellement ou d'infiltration dans les nappes phréatiques ?

Phase d'exploitation du port

Quels sont les montants estimés de recettes (locations, services, commerces) et de dépenses annuelles (fonctionnement, entretien, dragage, personnel, énergie...) ?

Quelle sera la clé de répartition des charges entre la CCBTA, la commune de Fourques et le futur exploitant ? La commune sera-t-elle financièrement mise à contribution (sécurité, voirie, etc.) ?

Conclusion

Le projet présenté, bien qu'attrayant par ses ambitions et porteur d'une dynamique engageante, soulève des interrogations légitimes. Une clarification approfondie sur ces aspects permettrait de renforcer la confiance du public et de garantir que le projet répond bien aux exigences d'intérêt général, de durabilité et de concertation.

Réponse du maître d'ouvrage :

Absence de dossiers économique et financier

Ce volet est présent dans l'étude économique de la SCET. Les détails sont expliqués en réponse N7 & 19.

Emplacement du port

Le système d'avivement du port est expliqué en réponse N4, 28 & R1.

Phase des travaux

Le risque de pollution des nappes est expliqué en réponse N34.

Le cas des sédiments est détaillé en réponses N11, 14 & 29.

Concernant les impacts sur les infrastructures routières, ceci est détaillé en réponses N32 & R6.

Phase d'exploitation du port

Ces éléments sont détaillés en réponses N5, 6, 14, 19 & 28.

N 43 – Association « Les Flamands Roses du Trébon » - Tarascon

Les réponses du porteur de projet à la MRAe sont insuffisamment détaillées et les documents mentionnés ne sont pas consultables.

L'association déplore que les solutions alternatives moins impactantes ne soient pas plus argumentées.

Pourquoi n'a-t-il pas été mieux étudié la solution de rouvrir l'écluse de Beaucaire qui possède déjà un port ? Pourquoi la solution de transformer le port d'Arles pour accueillir des plaisanciers n'a pas été étudié ? Ces infrastructures existent déjà ont sont justes à transformer et à améliorer.

Les investigations réalisées pour établir l'état initial de l'environnement datent de 2016 avec néanmoins des actualisations partielles concernant les habitats du site. Le décret du 11 août 2025 (article 3) précise que la durée de validité des inventaires est de 5 ans au maximum avant le dépôt du dossier. Ce projet ne respecte pas cet article réglementaire.

Les infrastructures autour de ce projet ne sont pas détaillées (bâtiments, capitainerie, commerce, etc.).

Compte tenu de ces éléments l'association est contre ce projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier soumis à l'enquête publique rassemble l'ensemble des pièces requises par les dispositions applicables, notamment celles prévues à l'article R.123-8 du Code de l'environnement. Il comprend les documents administratifs, juridiques, techniques et financiers (Volumes A et B) ainsi que l'étude d'impact et

son résumé non technique, les avis préalables exigés, les réponses apportées par le maître d'ouvrage, les éléments relatifs à la concertation antérieure et les références réglementaires encadrant la procédure.

Les modèles numériques ayant servi aux calculs hydrauliques et environnementaux — non intégrés au dossier public en raison de leur technicité — ont été transmis aux instances chargées de l'instruction technique, conformément aux pratiques en vigueur. Leur contenu a permis de préciser les analyses relatives aux terrassements, aux aménagements portuaires et aux dispositifs de gestion des eaux tels que décrits dans l'étude d'impact.

Conformément à la distinction posée par le Code de l'environnement, l'étude d'impact traite des principes d'aménagement et du dispositif de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, tandis que les modalités opérationnelles — phasage, protocoles, prescriptions d'exécution — seront précisées au stade ultérieur de la procédure environnementale. Cette distinction garantit à la fois la lisibilité du dossier et la possibilité d'ajuster les modalités d'exécution dans un cadre strictement défini.

L'ensemble des pièces mises à disposition répond ainsi aux exigences réglementaires, sans omission d'éléments nécessaires à la compréhension du projet ou à l'information du public. Les compléments détaillés figurent en réponse N28.

N 44 – M. A. Régnier - Tarascon

S'oppose à ce projet. Il serait plus opportun de transformer les ports actuels plutôt que d'en créer un dans une zone à préserver.

A la lecture du projet, le taux moyen d'occupation est de 33%, cela paraît très peu pour être rentable. Il n'y a pas d'étude économique sur la viabilité de ce projet avec ce taux moyen d'occupation.

Emet des doutes sur la bonne prise en compte du risque inondation avec les digues perpendiculaires qui se trouvent en aval de ce projet. De plus, en période estivale, le niveau du Rhône baisse, ce port sera-t-il accessible en période de haute affluence en été ?

Les limons et terres excavés seront stockés temporairement sur deux zones dont une zone agricole avant d'être cédés à la SYMADREM pour construire des digues. Ces limons sont pollués au PCB et autres métaux lourds. Y aura-t-il des mesures efficaces pour contrôler ces terres afin d'éviter une pollution de l'air et une contamination des sols, donc de la nappe phréatique ? Ces risques ont été mal pris en compte par le porteur de projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude des solutions alternatives, notamment l'extension des ports existants, a été conduite dans le cadre du dossier et n'a pas permis de répondre de manière satisfaisante aux besoins identifiés, comme l'indique l'analyse présentée dans les pièces du dossier. Les précisions correspondantes figurent en réponse N23.

Le taux d'occupation mentionné correspond à une phase de démarrage et ne reflète pas la fréquentation à régime établi, ce point ayant été explicitement détaillé dans la réponse N18.

Les ouvrages représentés dans le dossier ne constituent pas des digues en travers du fleuve, mais des dispositifs internes destinés à assurer la stabilité et la protection du bassin, comme rappelé en réponse N40. Les simulations hydrauliques réalisées sur le modèle bidimensionnel utilisé pour l'étude confirment l'absence d'effet notable sur la ligne d'eau, y compris en situation de crue exceptionnelle, ainsi qu'une neutralité vis-à-vis des ouvrages de protection existants.

L'emprise du projet se situe en retrait, derrière l'ouvrage de défense principal, à une altitude compatible avec son exploitation en période de forte fréquentation estivale, comme précisé en réponse N46. Les aspects liés à la nappe phréatique sont développés en réponse N29, et les modalités de gestion des matériaux excavés sont présentées en réponse N32.

N 45 – M. H. Joos - Fourques

Il aurait été intéressant de connaître les résultats financiers des autres ports fluviaux situés sur le Rhône (crois savoir que presque tous sont déficitaires). L'intérêt économique pour le village est loin d'être prouvé. Le projet paraît inopportun dans les circonstances actuelles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de port fluvial à Fourques s'appuie sur l'étude comparative menée par la SCET pour la CCBTA, portant sur huit ports du Rhône et du canal Rhône à Sète : Beaucaire, Bellegarde, Saint-Gilles, Valence, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Avignon, Aramon et Arles (Volume B, Pièce 8, Annexe 11). Cette analyse démontre que la rentabilité des ports touristiques est atteinte dès 65 % d'occupation et que les gestions intercommunales assurent un équilibre financier à partir de la cinquième année.

L'étude de la SCET (Volume A, pièce 10) évoque la création de 8,6 emplois directs et un nombre conséquent d'emplois indirects.

L'investissement de 11,5 M€ HT, cofinancé par les institutions publiques, s'inscrit dans une stratégie de relance territoriale et de développement durable. Il vise à renforcer l'attractivité touristique et économique du Rhône-Camargue, diversifier une offre portuaire régionale saturée et contribuer à la requalification écologique du Plan Rhône. Les retombées économiques directes sont estimées entre 4 et 5 M€ par an pour les commerces, services et emplois locaux. Plus d'informations sont disponibles en réponses NN5 & 14.

N 46 – Mme C. Simonin - Arles

Emet un avis défavorable et précise les points qui semblent soulever des questions :

- Faut-il vraiment prévoir à cet emplacement un port de plaisance au lieu d'envisager une simple halte fluviale ?
- Le taux d'occupation de 33 % est bas et il n'y a pas d'étude de rentabilité.
- L'étiage l'été permettra-t-il d'accéder au port ?
- Il est à prévoir un envasement récurrent et une eau qui tendra à devenir saumâtre. Ces coûts ont-ils été envisagés ? Et qui les prendra en charge ?
- Il n'y a pas de bâtiments annexes (capitainerie, etc.) qui sont indispensables.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de port de plaisance à Fourques s'inscrit dans la stratégie interrégionale du Plan Rhône, qui vise à renforcer l'équipement des secteurs insuffisamment dotés entre Beaucaire, Bellegarde, Saint-Gilles et Port-Saint-Louis-du-Rhône. L'option d'une halte fluviale, étudiée en phase de faisabilité, a été écartée car elle ne permettrait ni la rotation des bateaux ni la viabilité économique. Les besoins identifiés (330 bateaux en attente sur les ports voisins) justifient la création d'un port complet de 300 anneaux, offrant une capacité adaptée à la demande. Le site de Fourques présente par ailleurs des atouts pour une intégration paysagère et environnementale conforme aux prescriptions du SAGE Camargue Gardoise.

La valeur du taux moyen d'occupation à 33% correspond au taux de fréquentation en période de lancement, c'est-à-dire les trois premières années d'exploitation, et non au régime permanent. Ces éléments sont expliqués en réponse N18.

L'étude réalisée par INGEROP (Volume B, Pièce 8, Annexe 5), basée sur les scénarios hydrologiques de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse (2023), a intégré les effets du changement climatique sur les débits du Rhône. Les conclusions indiquent que le port restera navigable toute l'année, grâce au maintien d'une cote d'accès minimale à +3,80 m NGF. Pour limiter l'envasement, un système d'agitateurs mécaniques a été

dimensionné afin d'assurer le brassage et la réoxygénation des eaux. Le risque d'eaux stagnantes ou saumâtres est écarté, le port fonctionnant en plan d'eau semi-ouvert avec un échange hydraulique naturel. Ces dispositions ont été validées par la DREAL et le SYMADREM dans leurs avis techniques.

Les bâtiments annexes sont présentés en réponse N15.

N 47 – M. J-L. Vernier – Fourques

Considère que l'intérêt de ce projet paraît douteux et incertain et qu'il amène beaucoup d'interrogations. Est défavorable au projet et pense qu'il y a d'autres priorités pour la commune.

Très peu de fourquésiens sans doute pratiquent ou sont susceptibles de pratiquer la plaisance.

Le potentiel de navigation sur le Petit Rhône justifie-t-il la création d'un port avec 300 anneaux ? Cette perspective est très douteuse...

En quoi cet aménagement profiterait-il à la population locale ? Quelles conséquences sur l'environnement naturel, sur la vie locale et sur les finances de la commune et de la communauté de communes ?

La prise en compte des avis et des bénéfices pour les fourquésiens semble faire défaut. Une réunion publique paraît nécessaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le port fluvial de Fourques ne se limite pas à une simple offre d'amarrage : il constitue un équipement intercommunal majeur. Son ambition est triple : renforcer l'attractivité du territoire en développant un pôle nautique et touristique durable, créer de nouvelles activités économiques et de services sur le bassin de vie Arles–Beaucaire–Fourques, et générer des retombées indirectes pour les commerces, artisans et hébergements locaux. Ouvert à tous les publics, le port proposera 314 anneaux,

Une part des capacités d'accueil pourra être réservée aux habitants du territoire concerné, dans des conditions tarifaires adaptées. L'équipement génèrera également des emplois, tant pour son exploitation quotidienne que pour les activités qui lui sont associées, qu'il s'agisse de services nautiques, de maintenance ou des secteurs économiques amenés à bénéficier de l'afflux de fréquentation.

Ainsi envisagé, le projet constitue un vecteur de dynamisation économique et sociale, en conciliant l'attractivité touristique de l'itinéraire fluvial et les retombées directes pour la population locale.

L'étude de la SCET (Volume A, Pièce 10), montre que le dimensionnement du projet est pertinent avec la demande identifiée (Voir en réponse N13).

Les retombées locales sont présentées en réponses N5, 14 et 28.

L'impact environnemental est expliqué en réponse N1.

L'impact sur les finances est expliqué dans la réponse N28.

La prise en compte des avis est développée dans les réponses N30 et 32.

N 48 – Mme L. Caillieret - Arles

Considère que la pertinence économique et l'utilité de ce port sont loin d'être démontrées. Evoque à son avis les aspects négatifs suivants :

- Un tel projet conduira à détruire irrémédiablement des espaces naturels, portera de ce fait fatalement atteinte à la biodiversité et apparaît anachronique en 2025.

- L’empreinte carbone n'a semble-t-il pas été bien mesurée et exposée ? Cet aspect – comme celui des autres nuisances causées par de tels travaux d'envergure – aura un impact certain sur les riverains et leur qualité de vie, voire leur santé.
- Le dragage du Rhône et le dépôt des extractions chargées de métaux lourds sur ses berges peut faire craindre des effets nocifs en termes de pollution des sols et de l’eau.
- Le risque d’inondation ne semble pas avoir été correctement pris en compte.

Réponse du maître d’ouvrage :

Les enjeux environnementaux et les mesures prises dans le cadre de ce projet sont détaillés en réponse N1.

Pour limiter les impacts et l’empreinte carbone du projet, plusieurs mesures ont été intégrées au plan de gestion environnementale :

- Réemploi intégral des déblais sur les digues du Petit Rhône (SYMADREM), supprimant tout transport longue distance ;
- Circuits de chantier dédiés, hors zones habitées, pour réduire les nuisances ;
- Utilisation d’engins à faibles émissions et mise en place de dispositifs anti-poussières.

Ces prescriptions sont inscrites dans le PGPOD (Plan de Gestion des Pollutions d’Origine Diffuse) et validées par la DREAL dans les mesures de suivi de chantier. Les précisions concernant les mesures liées aux nuisances sont présentes en réponse N5.

En réponse N11 se trouve les éléments expliquant les résultats sur la présence de métaux lourds dans les matériaux.

Le projet ne comporte aucune opération de dragage permanent ni d’entretien en lit mineur.

L’ouverture ponctuelle de la passe d’accès, effectuée en période d’étiage et en enceinte isolée par batardeaux, donnera lieu à un contrôle des matières en suspension (MES) et à un traitement des eaux de ressuyage avant rejet. Ces dispositions respectent strictement les prescriptions du PGPOD (Plan de Gestion des Procédures de travaux en cours d’eau).

Le projet ne « baisse » ni ne fragilise les digues :

- le port est implanté en retrait du lit mineur, derrière la digue principale du SYMADREM ;
- les modélisations hydrauliques réalisées par INGEROP (Volume B, Pièce 8) démontrent une variation de ligne d’eau inférieure à 2 cm quelle que soit la crue de référence ;
- aucune aggravation du risque d’inondation n’est identifiée, y compris pour les zones aval (Trébon, Arles, Argence).

N 49 – M. E. Mayol - Fourques

Les aspects environnementaux et fonciers sont bien documentés, par contre le volet économique est absent. Il est donc difficile d’apprécier la viabilité financière du projet et son impact sur les finances locales (communale et communautaire).

Réponse du maître d’ouvrage :

Les éléments budgétaires et prévisionnels figurent dans les différentes pièces du dossier, notamment l’estimation des dépenses, l’étude économique dédiée et les avis techniques intégrés, qui confirment la cohérence d’ensemble du montage financier. L’information fournie répond ainsi aux prescriptions du Code de l’environnement relatives à la transparence financière dans le cadre d’une enquête publique.

Des précisions complémentaires sont apportées en réponses N5, N14, N19 et N28.

N 50 – Mme C. Perrot - Fourques

Un projet futile, couteux et destructeur. Habite à proximité de l'emprise du port et émet un avis défavorable pour les raisons suivantes :

Impact environnemental :

- Le dossier ne comporte pas de bilan carbone qui est loin d'être négligeable (engins de déblayage, moteurs thermiques des bateaux en exploitation).
- Biodiversité : les études sont dépassées et obsolètes. La réalisation de ce projet va conduire à une destruction et une fragmentation de l'habitat. La ripisylve sera coupée en deux, menaçant la continuité de ce corridor écologique.

Cite les espèces protégées concernées.

- Rien sur les conséquences de la qualité de l'eau sur la faune aquatique ni sur les mesures à prendre en cas de dépassement des seuils de pollution.
- Rien sur l'impact de la pollution sonore issue de la construction et de l'exploitation du port sur la faune. Sur l'humain oui.

Aspect financier :

Le coût de ce projet ne semble pas du tout raisonnable dans le contexte économique actuel. Ce projet n'est pas indispensable, il s'agit ici d'une infrastructure de loisir profitant à une minorité.

Observations diverses :

- Volume A – pièce 8 – p 47 : concernant les modalités d'extraction et le transport des déblais aux sites de stockage :

Quel sera l'impact des rotations d'engins (250 / jour) sur la circulation et le bien-être des habitants (poussières ; bruit ; émission de CO₂) ? A noter la proximité de l'école maternelle.

- Volume A – pièce 8 – p 152 :

Les travaux en cours sur les digues de protection des inondations permettront, à terme, d'ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation. Ne vaudrait-il pas mieux réhabiliter les logements dégradés et encadrer les locations Airbnb sur la commune ?

- Volume A – pièce 7 – p 29 :

Effet du Projet – C. Poissons : Le projet n'aura aucun effet. Les activités récréatives aquatiques ont été montrées avoir un effet négatif sur les écosystèmes aquatiques, poissons compris (pollution chimique ; pollution sonore). Cite une publication en rapport avec ce sujet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le bilan carbone du projet a été intégré à l'étude d'impact. Les détails sont disponibles en réponse N14.

Les enjeux environnementaux sont présentés en réponse N1. Les études sont valides, ces détails sont expliqués en réponse N18.

Les impacts du projet en phase travaux sont développés en réponses N5 et 32.

Le plan de gestion des eaux (Volume B, Pièce 8, Annexe 22) prévoit :

- un système d'avivement hydraulique renouvelant les eaux du bassin en 36 à 48 heures,
- un dispositif de collecte et de traitement des eaux grises et noires relié au réseau d'assainissement,
- et un suivi annuel de la qualité de l'eau réalisé sous contrôle de la DREAL et de l'Agence de l'Eau.

Aucun rejet direct dans le milieu naturel n'est autorisé, et les plaisanciers seront soumis à des obligations de vidange en station.

Les produits de nettoyage nocifs sont strictement interdits, comme le stipule le règlement portuaire à venir (Volume A, Pièce 8).

Sur le plan acoustique, les modélisations montrent que :

- le bruit de chantier restera inférieur à 70 dB(A) en limite d'habitation,
- et le fonctionnement du port, avec moteurs coupés et alimentation électrique à quai, maintiendra les émissions sonores en dessous des seuils réglementaires (Arrêté du 23 janvier 1997).

Le volet financier est abordé en réponses N5, 14, 19, 28, 30 & 32. Le projet n'est pas destiné à une minorité mais à l'ensemble de la population locale. Ces éléments sont expliqués en réponse N9.

R 1 – M. E. Arnaud – Fourques

Joint à sa contribution une carte Cassini du XVIIIème siècle mentionnant un port à Fourques

Ce contributeur souhaite poser les questions suivantes :

- A-t-on fait une étude géomorphologique du sol afin de déterminer la texture du sol dans le vieux village ? Evoque de potentielles remontées capillaires dans les habitations ?
- A-t-on prévu un entretien pérenne du fond du port avec le budget correspondant ? (Voir dans la contribution des exemples locaux et un historique des ports construits sur ce secteur qui auraient été abandonnés à cause des limons).
- A-t-on fait part de ce projet aux monuments historiques ? (Proximité du pont en bois de Fourques qui est classé).
- A-t-on fait une étude récente de retour sur investissement avec un taux de remplissage optimum ? Il serait judicieux de savoir comment se porte la plaisance en France, ses normes et ses besoins en 2025.
- Peut-on avec ce projet rendre la place au fleuve en supprimant la digue transversale qui relie le quartier de la fabrique à la digue ? Cette digue fait obstruction à la circulation du cours du fleuve en crue.
- D'autres questions mentionnées dans la contribution sont sans rapport avec le sujet et ne seront pas reprises ici.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet du port a fait l'objet d'une étude Hydro-sédimentaire (Volume A pièce 10).

Cette étude démontre l'impact de la mise en œuvre d'agitateurs dans le futur bassin.

Les effets attendus des hélices sont :

- Une réduction de la sédimentation des sédiments fins dans le port, plus ou moins élevée en fonction de l'intensité de mise en circulation de l'eau dans le bassin,
- Une augmentation du brassage des eaux du port, avec pour conséquence, une diminution des nuisances dues à la stagnation des eaux : mauvaises odeurs, apparition d'algues notamment.

Si l'envasement du fond du port s'avère trop important malgré ce système, il est prévu de recourir à un dragage d'entretien ponctuel (Volume A, Pièce 9). Les sédiments extraits lors d'un dragage feront l'objet d'analyses environnementales pour déterminer leur devenir (évacuation en décharge agréée, valorisation, etc.), et toutes les procédures réglementaires associées seront respectées (études d'impact, dossier loi sur l'eau, etc.) (Volume A, Pièce 9).

La question de remontée capillaires dans les habitations est discutée en réponse N36.

En réponse N5 se trouve les informations relatives aux monuments historiques.

A ce jour, le maître d'ouvrage estime qu'aucuns changements significatifs du marché de la plaisance en France n'est en mesure de requestionner la viabilité économique du projet.

Le projet ne prévoit pas la suppression de la voie d'accès à Arles via le Pont de Fourques, il s'inscrit dans une réflexion plus large sur la gestion du risque inondation et la restauration des continuités écologiques du fleuve (Volume A, Pièce 8).

R2 – Anonyme

Est-il prévu une écluse en prévision d'une éventuelle crue du Rhône ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette question est précisée en réponse N4.

R 3 – M. A. Dumas – Arles

N'a rien trouvé concernant les fouilles archéologiques.

La passe semble mal située par rapport au fleuve (dragages réguliers à prévoir malgré les hélices).

La passe semble dangereuse par rapport aux navires avalants.

Comment seront protégés les bateaux contre les bois charriés lors des crues ?

Quelle est la hauteur des ducs d'Albe ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le volet archéologique est précisé en réponse N20.

Le dossier reconnaît que la passe présente des enjeux de sécurité vis-à-vis des navires avalants ; des panneaux de signalisation, des balises lumineuses et un système de caméras sont prévus pour renforcer la vigilance et éviter les croisements dangereux (Volume A, Pièce 8).

Il n'est pas prévu de protection des bateaux contre les bois charriés lors des crues qui ne vont pas dériver dans le bassin du port.

Les Ducs d'Albe seront dimensionnés lors des études ultérieures.

R 4 – M. A. Malle – Arles

Très bon projet et bon présage pour les plaisanciers qui attendent une place.

Evoque un risque d'enlèvement de la passe dû aux crues.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

La question d'enlèvement est abordée en réponses N28 & R1.

R 5 – M. N. Riou

Le projet semble intéressant mais on ne dispose pas d'éléments sur l'économie du projet, ce qui est déterminant pour son succès.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les éléments économiques sont présents dans l'étude menée par SCET (Volume A, Pièce 10, Annexe 11). Les informations sont notamment expliquées en réponses N5, 6 & 11.

R 6 – M. R. Hugon – Fourques

Estime le trafic pour évacuation des déblais à 44 800 camions pleins et autant de passages pour le retour. Ce trafic générera pollution, bruit, poussières, gaz d'échappement et boue sur la chaussée.

Le circuit retenu (voie située au nord de la digue, avenue des prés d'Arlac et giratoire sur la RD 6113) est une ineptie (voie très fréquentée ; zone à proximité des écoles très empruntée aux heures d'entrée et de sortie des élèves).

Le contributeur propose :

- une évacuation par des barges sur le Rhône,
- des circuits différents en cas de maintien de l'évacuation terrestre (voir dans la contribution les circuits proposés)

Réponse du maître d'ouvrage :

L'évacuation des déblais (environ 550 000 m³) est indispensable à la création du port et optimisée par la proximité des sites de stockage, ce qui limite le nombre de trajets (Volume A, Pièce 8). Les déblais sont valorisés pour le renforcement des digues du Petit Rhône, évitant ainsi l'enfouissement ou l'ouverture de nouvelles carrières, et cette démarche d'économie circulaire réduit l'empreinte carbone du projet (Volume A, Pièce 8). Un plan de gestion des nuisances est prévu (arrosage, limitation de vitesse, bâchage, entretien des voiries, horaires adaptés), et les itinéraires ont été choisis pour minimiser l'impact sur les riverains et les écoles, malgré les contraintes du réseau routier (Volume A, Pièce 8). Enfin, le port représente un levier de développement touristique et économique pour le territoire, avec des retombées attendues sur l'emploi, les commerces et l'attractivité locale (Volume A, Pièce 8).

L'évacuation des déblais par barges sur le Rhône a bien été envisagée dans les études préalables, mais cette solution n'a pas été retenue : elle aurait nécessité des aménagements lourds, des coûts logistiques importants et n'apportait pas d'avantage significatif par rapport au transport routier local, compte tenu de la proximité des sites de stockage et de la valorisation des terres pour les digues (Volume A, Pièce 8).

R 7- M. et Mme J. et H. Dumas

Beau projet pour Fourques. Félicitations.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

R 8 – Mme J. Urvoy-Boisson – Fourques

Les transports de remblais par camions vont générer des nuisances et des détériorations. Souhaite connaître les trajets prévus pour le passage des camions.

Réponse du maître d'ouvrage :

La gestion des nuisances en phase travaux est abordées au réponses N5 & 32.

Le trajet prévu pour le passage des camions est détaillé dans l'étude d'impact. Les camions emprunteront la voie située au nord de la digue, puis l'avenue des Prés d'Arlac, avant de rejoindre le giratoire sur la RD 6113 pour accéder aux sites de stockage (Volume A, Pièce 8).

Ce circuit a été retenu pour limiter la distance et le nombre de rotations.

R 9 – Mme A. Fizet – Fourques

Est entièrement favorable à ce projet qui semble apporter une plus-value au village et qui sera un centre d'attraction et de promenades.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable et vous remercie de votre contribution.

Les Angles (Gard), le 18 novembre 2025

**Le commissaire-enquêteur
Jean-Louis BLANC**

