

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n° 2010 - 10

*Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet de travaux divers sur
les bassins Est du Grand Port maritime de Marseille*

Avis établi lors de la séance du 15 avril 2010
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n° Sigmanet : 007160-01

La formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 15 avril 2010.

L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de travaux divers sur les bassins est du grand port maritime de Marseille.

Etaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Merrheim, Rouquès,

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le dossier des travaux divers dans les bassins est du grand port maritime de Marseille.

Etaient absents ou excusés : Mme Bersani, Guerber Le Gall, Jaillet, MM. Letourneux, Rouer, Vernier.

L'AE a été saisie par courrier du 10 février 2010 du Préfet des Bouches du Rhône pour avis sur l'évaluation environnementale du projet de divers travaux sur le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Le dossier complet est parvenu à l'AE le 15 février 2010.

Sur le rapport de MM. Denis LAURENS et Bertrand CREUCHET, après en avoir délibéré, l'Autorité Environnementale a adopté l'avis suivant, présenté sous la forme d'un résumé suivi de l'avis détaillé.



Résumé de l'avis

Définition et description de l'opération:

Les travaux de ce dossier concernent quatre interventions dans les bassins est du port de Marseille :

- le réaménagement des postes rouliers 54 et 57 en agrandissant d'une cinquantaine de mètres leurs rampes, ce qui permet de gagner ainsi de la largeur pour les bateaux venant s'amarrer côte à côte.
- l'élargissement du poste 50 pour accueillir les navires les plus grands et larges pendant les travaux des postes 54 et 57.
- la démolition de l'excroissance du môle de l'Abattoir au Sud, dans le bassin d'Arenc.
- la démolition du tenon des postes 127 et 128 sur la digue du large.

Ces travaux doivent améliorer la sécurité des manœuvres suite à l'augmentation de la taille des navires ; ils s'inscrivent également dans le projet stratégique adopté par le Grand port Maritime de Marseille (GPMM).

Afin de faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions, l'AE recommande de modifier ou compléter l'étude d'impact sur les points suivants, avant mise à l'enquête publique :

- 1) compléter le résumé non technique par un plan permettant la lecture du résumé seul, et expliquer les nombreux termes techniques qu'elle contient.
- 2) préciser les données sur l'environnement (notamment biodiversité) concernant spécifiquement les sites de travaux, alors que les données d'état des lieux sont nombreuses et précises mais portent sur la ville de Marseille ou sur l'ensemble des espaces du port. L'étude d'environnement devrait préciser les spécificités propres à chaque lieu d'intervention.
- 3) justifier les options retenues par comparaison avec les éventuelles variantes possibles, conformément à l'article R.122-3 §II 3° du code de l'environnement, alors que la description des travaux, précise sur le plan technique, ne comporte que des variantes relatives aux modalités de réalisation.
- 4) conformément à l'article R-122-3 §IV du code de l'environnement, le dossier devrait être présenté avec l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme du plan stratégique qui impacte les trafics maritimes et terrestres dans le port et crée le besoin des travaux de sécurité.

L'AE recommande par ailleurs d'améliorer la prise en compte de l'environnement par le projet sur les points suivants:

- inclure dans les travaux l'amélioration de l'état sanitaire des eaux, et la prise en compte des eaux pluviales au-delà des superficies très restreintes de l'emprise des travaux,
- prendre en compte les éléments patrimoniaux de la construction de l'excroissance du môle de l'abattoir, qui devraient être préservés et remis en situation,
- améliorer la tenue des installations pour la gestion quotidienne des déchets comme pour la présentation des installations techniques qui y prennent place.

Avis détaillé

1 Contexte

Le conseil de surveillance du GPMM a adopté le 3 avril 2009 suivant les dispositions de l'article R.103-1 du Code des Ports maritimes, un projet stratégique ambitieux pour la période 2008-2013.

Dans celui-ci, l'orientation n°4 vise à « constituer un grand hub roulier euro-méditerranéen ». Une action phare en est l'optimisation et le développement des postes rouliers sur les bassins est ».

Pour l'AE, les travaux du présent dossier ne devraient pas être détachés de ce programme d'ensemble, même si leur objet est d'améliorer la sécurité sur trois sites particuliers de l'espace des bassins est : ces travaux constituent une mise à niveau indispensable des installations suite à l'augmentation de la taille des navires mais également en prévision d'un développement de l'activité induit par les objectifs du projet stratégique.

L'AE recommande qu'une présentation du programme d'ensemble du projet stratégique soit jointe au dossier mis à la disposition du public conformément aux prescriptions de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement.

Elle estime en outre que les augmentations de trafic constatées et attendues auraient dû être prises en compte dans l'étude d'environnement afin de permettre au public de comprendre les enjeux des projets engagés.

2 Description générale de l'opération



Vue aérienne d'une partie du Terminal Roulier Sud au niveau des postes 50, 54 et 57

Les travaux destinés à améliorer la sécurité des manœuvres et de l'accostage des navires dans les bassins est de la rade de Marseille se décomposent en quatre interventions sur quatre lieux

différents :

-1, **le réaménagement des postes rouliers 54-57** : ces deux postes serrés côte à côte suivant un angle aigu, rendent délicat l'accostage des bateaux les plus larges : le report d'une cinquantaine de mètres côté mer du fond de ces postes permettra une plus grande largeur de chacun d'eux tout en préservant la possibilité d'accostage des navires de 200 mètres qui ne dépasseront pas sur le chenal central.

-2, **l'élargissement du poste 50** : le réaménagement des postes 54-57 conduira à la fermeture de l'un de ceux-ci pendant la durée du chantier : pour permettre l'accueil des navires utilisant normalement ces postes, l'exploitant se propose d'élargir de 10 mètres la rampe du poste 50.

-3, **la démolition du tenon des postes 127-128** sur la Digue du Large : pour faciliter la manœuvre des navires, la passe entre l'avant-port nord et le bassin Léon Gourret, le tenon serait démoli sur 15 mètres et le phare qu'il supporte, démonté.

-4, **la démolition de l'excroissance du môle de l'Abattoir** dans la passe d'Arenc : pour faciliter les manœuvres des navires entre le bassin National et le bassin d'Arenc, la passe doit être élargie, l'excroissance de 15 mètres qui faisait autrefois le lien avec le pont tournant serait démolie.

L'exploitant n'affiche aucune augmentation de trafic du fait de la réalisation de ces travaux mais une meilleure sécurité pour la circulation et l'accostage des navires : les plus gros navires accostent d'ores et déjà dans des conditions non satisfaisantes, en particulier par temps de mistral (vent dominant) fort.

L'AE a relevé que le projet stratégique du GPM ambitionne à long terme une hausse de trafic qui se répercutera par une augmentation du trafic des poids lourds : pour éclairer le public, l'AE estime que le dossier devrait présenter plus de cohérence entre la situation présente due à l'augmentation de la taille des navires et les objectifs futurs de nouveaux développements. Une meilleure description des modalités de transfert des marchandises à terre aux différentes étapes serait utile pour éclairer le public.

3 - Analyse de l'étude d'impact.

3-1 Résumé non technique .

L'AE relève que le résumé non technique ne se lit pas aisément, indépendamment de l'étude complète : elle considère que des plans ou schémas devraient être intégrés pour la compréhension des projets décrits par le public. S'il est possible de considérer qu'il s'agit bien d'un résumé de l'étude, les termes spécifiques sont nombreux ainsi que des développements plus théoriques que pratiques sur les résultats des études. L'AE estime qu'un glossaire des termes spécifiques à l'activité portuaire devrait tout au moins être joint à ce résumé non technique.

3-2 Description de l'état initial

La description aborde les thèmes suivants : l'environnement physique, le patrimoine naturel, le paysage et le patrimoine culturel, le milieu humain et enfin l'ambiance sonore et la qualité de l'air. Cette description très complète est établie pour l'essentiel à l'échelle de la ville de Marseille ou de l'ensemble des bassins est du port et elle est fondée sur des études ou relevés non spécifiques réalisés dans d'autres cadres.

- L'AE a pris note de l'état inquiétant de contamination chimique des eaux du port de Marseille (plomb, mercure, DDT, PCB et HAP).
- L'AE note que les dernières analyses du plancton datent de 1976 : l'étude d'impact aurait dû apporter des éléments sur l'évolution de ces peuplements. La visite du port par les

rapporteurs de l'AE leur a permis de visualiser des situations très différenciées suivant les secteurs et les différents bassins du port : il leur a été rapporté la présence d'espèces animales relativement rares de façon générale (abondance de vers spirographes, nacre-pinna nobilis dans les sédiments du bassin, présomption de présence de patelles géantes sur l'excroissance du môle de l'abattoir) : l'AE regrette que l'état initial ne présente pas un état des lieux reposant sur des observations plus récentes et ciblées de manière différenciée sur les zones de travaux..

- L'AE recommande que la valeur patrimoniale des installations du port, dont certaines remontent aux premiers aménagements du 19ème siècle, fasse l'objet d'une analyse.
- Pour les augmentations de trafic et du bruit qui en résulte, l'AE estime que les développements induits par l'augmentation de la taille des navires qui fréquentent les postes 54, 57, 50 et les bassins riverains, que permettent de sécuriser les projets du présent dossier, auraient dû être mesurés.
- L'AE a pu constater à l'occasion d'une visite de ses rapporteurs la mauvaise gestion des déchets sur le port et dans les bassins : des matériaux divers, et en particulier les emballages de toutes nature sont présents sur les différents quais et sont emportés dans les bassins et en mer par les vents fréquents. Pour l'AE, cette pollution aurait dû être mentionnée dans l'état initial pour être prise en compte et traitée par le projet.
- De même, bien que le port représente une entreprise complexe où interviennent de multiples prestataires, l'AE a constaté l'absence de toute maîtrise et de tout contrôle des aménagements fixes et mobiles qui contribuent à la qualité du cadre de travail et à l'image du port de Marseille : l'état des lieux doit également aborder cette question de paysage importante pour les personnels comme pour les voyageurs en transit.

3-3 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu.

Pour le maître d'ouvrage, ces travaux présentent une solution pratique et directe aux difficultés rencontrées de manœuvre des grands navires : si plusieurs solutions techniques de réalisation des projets sont évoquées, aucune réelle variante ne leur est comparée : la modification des postes 54-57, la suppression du tenon des postes 127 et 128 et de l'excroissance du môle de l'abattoir remédient à des effets sur la sécurité par la forme même des aménagements : la recherche d'une solution alternative à l'élargissement du poste 50, a semble-t-il été envisagée par l'accueil provisoire de bateaux à d'autres emplacements dans le port et abandonnée pour des raisons de sécurité (longueur des navires).

L'AE a pris connaissance des variantes techniques évoquées : ces variantes concernent des options de réalisation des travaux et ne peuvent valoir option alternative de ces projets. L'AE a pris connaissance de la justification de la démarche du maître d'ouvrage et reconnaît la difficulté qu'il y a à élaborer des variantes pour ces travaux ponctuels d'amélioration de la sécurité, hors du débat sur le programme d'ensemble.

L'AE a toutefois noté que l'analyse des différentes solutions de construction ne traitait pas de leurs impacts comparés sur l'environnement.

3-4 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Les quatre interventions ne comportent en elles-mêmes que des effets directs limités sur l'environnement : la description des ouvrages permet à l'AE de relever que les précautions nécessaires seront prises pour limiter leur effet direct sur l'environnement du point de vue de la

maîtrise des ruissellements ou des écoulements accidentels sur les surfaces qui sont l'objet des travaux.

La phase de travaux représente le plus de risque d'atteinte au milieu aquatique, d'augmentation des matières en suspension et de la turbidité, et d'effet des ondes de choc en cas de destructions à l'explosif : l'AE a noté les mesures envisagées (stockage des hydro-carbures, rideaux en géo-membranes,...) et les considère comme suffisante si le maître de l'ouvrage assure la surveillance permanente indispensable des entreprises et des zones de chantier, d'autant que les communautés vivantes en milieu portuaire sont accoutumées aux augmentations temporaires de turbidité générées par les hélices des bateaux en manœuvre. L'AE estime toutefois que devrait être fixé un seuil de turbidité maximum au-delà duquel le chantier serait arrêté.

Les études environnementales présentées et les observations de l'AE montrent une situation peu favorable pour l'état sanitaire des eaux dans les bassins et pour le traitement du paysage dans l'enceinte du port, mais de ce point de vue les aménagements ne contribuent pas à la résorption de cet état.

L'AE préconise de soigner les aménagements à la hauteur de la valeur patrimoniale que représentent les installations du port. C'est le cas en particulier de la suppression de l'excroissance du môle de l'abattoir : cet aménagement touche l'une des parties les plus anciennes du port de Marseille et l'AE recommande de restituer l'appareillage du couronnement du quai à l'identique des sections voisines : le réemploi des pierres de calcaire dur de l'excroissance doivent permettre cette restitution.

4 Compatibilité des projets avec les documents de planification :

L'étude atteste de la compatibilité des projets avec tous les documents ayant une valeur réglementaire : les travaux sont ainsi compatibles avec le SDAGE approuvé en 1996 qui a isolé le domaine portuaire, avec le PLU de la ville de Marseille qui réserve une zone « UEpe » à l'activité portuaire.

5 les effets du projet sur la santé :

Le dossier indique que les projets ne présentent pas de risques pour la santé humaine des personnes, hormis pendant les phases de chantier, pour ceux qui y travaillent ou les agents intervenant à proximité : il y est répondu par l'engagement de l'application des règles du code du travail.

Pour l'AE, cette réponse est fondamentale et va de soi : (le maître d'ouvrage ne peut faire moins que de demander aux intervenants d'appliquer la réglementation) mais elle recommande qu'une surveillance soit mise en place par le maître d'ouvrage, comme il l'envisage pour la surveillance des effets sur l'environnement, afin de veiller à la bonne application des règles et d'être en mesure d'agir efficacement et rapidement en cas de manquement ou d'incident sur un chantier.

L'AE a relevé que les niveaux de bruit (battages de pieux, explosifs) de la phase chantier n'étaient pas évoqués dans le dossier : elle recommande de compléter le dossier sur ce point.

Le dossier ne fait pas état de démarche de concertation de la part du maître d'ouvrage avec les usagers du port, permanents ou occasionnels : l'AE estime qu'une telle démarche, si elle n'a pas été menée aurait été souhaitable.





Excroissance du môle de l'Abattoir