



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du port de plaisance de Bacalan à Bordeaux (33)

N°Ae 2012-82

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 27 février 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement du port de plaisance de Bacalan à Bordeaux (Gironde).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Malerba, Schmit.

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 projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeldt, MM. Caffet, Féménias, Ullmann.

*

**

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Gironde, le dossier ayant été reçu complet le 10 décembre 2012

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet de département de la Gironde par courrier en date du 10 décembre 2012, dont elle a reçu réponse le 21 janvier 2013. ,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 10 décembre 2012,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Aquitaine par courrier en date du 10 décembre 2012, dont elle a reçu réponse le 15 janvier 2013.

Sur le rapport de MM Alain Féménias et Jean-Jacques Lafitte, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement du port de plaisance au bassin n°2 à Bordeaux-Bacalan, présenté par l'établissement public Grand Port Maritime de Bordeaux, consiste à réorganiser le stationnement de bateaux de plaisance (303 emplacements de bateaux de 8 à 15 m contre 150 actuellement et installation d'un système de « corps morts² » permettant d'accueillir 15 vieux gréments), à aménager une aire technique comportant outre le stockage, sur « bers³ », pour 62 bateaux de plus de 8m et sur casier à deux étages pour 46 bateaux de moins de 8m (une centaine de bateaux stationnent actuellement sur les quais), une aire de carénage et une zone d'avitaillement.

Ce projet est situé au cœur de l'aménagement d'ensemble du quartier des Bassins à flot développé par la Communauté urbaine de Bordeaux à l'intérieur du site « Bordeaux, port de la Lune » du patrimoine mondial de l'UNESCO et il constitue un des premiers éléments de ce programme.

Le principal enjeu du projet est l'insertion du port de plaisance dans le futur quartier. Le lien avec le site Natura 2000 de la Garonne est un autre enjeu important.

Les impacts négatifs du projet sont faibles et maîtrisables tant en phase de travaux que d'exploitation. La principale préoccupation est la qualité physico-chimique et bactériologique d'une masse d'eau confinée avec un taux de renouvellement faible alors que le nombre de bateaux dans le plan d'eau va doubler, certains étant habités en permanence. Le maître d'ouvrage mettra à disposition des usagers les équipements adaptés de récupération et de traitements des eaux.

Le projet prend en compte de manière globalement satisfaisante l'environnement, l'étude d'impact est cependant de qualité hétérogène.

L'Ae recommande :

- de compléter l'étude d'impact par une présentation par la Communauté urbaine de Bordeaux du programme du quartier des Bassins à Flot dans lequel s'insère le projet de port de plaisance du Grand Port Maritime et par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.
- de n'autoriser un habitat sur le plan d'eau que sur des bateaux équipés de toilettes chimiques et de système de rétention des eaux usées, de renforcer sensiblement le programme de suivi bactériologique et physico chimique du plan d'eau, et d'en publier les résultats.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² Un corps-mort est un objet pesant, posé au fond de l'eau et qui est relié par un filin ou une chaîne à une bouée, afin que les bateaux puissent s'y amarrer. (Wikipedia)

³ Un ber est une charpente qui supporte, une fois sortis de l'eau, les bateaux de plaisance (voiliers, bateaux à moteur) pour l'hivernage, le stockage et la réparation.

Avis détaillé

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

Les deux bassins à flot⁴ du port de Bordeaux ont été aménagés au tournant du XIX^e et du XX^e siècle en rive gauche de la Garonne en aval de la ville, au nord du quartier des Chartrons, pour désengorger la Garonne au centre de Bordeaux (opérations de chargement et déchargement des bateaux), tout en s'affranchissant pour ces opérations des cycles de marées. La marine allemande y installa une base sous-marine durant la seconde guerre mondiale. Depuis les années 1980, les bassins ne sont plus utilisés pour le déchargement des bateaux et la plupart des activités liées au port ont cessé aux abords des bassins laissant place à de vastes friches industrielles entre le quartier des Chartrons au sud et celui de Bacalan au nord. Le bassin n°2 accueille actuellement des bateaux de plaisance en hivernage et, sur ses quais, des activités liées à la plaisance (garage, réparation et entretien de bateaux)

Dans la perspective de l'aménagement global du quartier des Bassins à flot, qui occupe un emplacement stratégique à l'intérieur du site du patrimoine mondial de l'UNESCO⁵ au débouché du nouveau pont Jacques Chaban-Delmas et à l'extrémité nord des quais de Bordeaux récemment réaménagés, la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) a élaboré, en concertation avec la commune de Bordeaux et le Grand port maritime de Bordeaux (GPMB), un « plan guide d'aménagement » dont les bassins constituent le cœur et adopté un programme d'aménagement d'ensemble (PAE)⁶. C'est dans ce contexte que le GPMB projette l'aménagement pour la plaisance du bassin à flot n°2. (p 8 et p 83 : « contexte territorial ») « *La création du port de plaisance est la clef de voûte dans le projet d'ensemble d'aménagement urbain de ce quartier* » (p87)

1.2 Articulation du projet avec d'autres opérations d'un même programme

L'Ae s'est interrogée sur l'application au cas particulier de la notion de « programme ». Pour le présent projet, il ne peut être fait, référence à la notion « d'unité fonctionnelle » de l'article L.122-1 II du code de l'environnement, pas encore applicable à ce dossier (cf. §2 ci après), mais seulement à l'ancienne rédaction de l'article R.122-3 IV de ce code.

En réponse à leur demande de précisions sur l'articulation du projet d'aménagement du port de plaisance avec l'aménagement d'ensemble du quartier, le GPMB a communiqué aux rapporteurs une note portant sur l'historique des bassins à flot et sur le projet urbain. A propos du projet urbain il y est indiqué : « *Le Programme d'Aménagement d'Ensemble voté le 26 mars 2010 en Conseil de Communauté Urbaine s'étend sur près de 700 ha (dont 40 % sur le domaine du Port de Bordeaux), du quartier des Chartrons au quartier de Bacalan.*

Au centre de ces deux vastes quartiers, les Bassins à Flot marquent une inflexion urbaine, paysagère et sociale.

Un des fondements du projet est le tissage d'un maillage doux vers les bassins. Ils ne doivent plus être un obstacle urbain séparant deux quartiers très typés mais un lieu où se réunissent les deux pans de ville. Les cheminements sont tous perpendiculaires aux bassins et l'irriguent d'un flot de badauds.

En effet, les quais des Bassins le long de la rue Lucien Faure deviennent le prolongement de la promenade des hangars des quais, amenée à se prolonger encore pour rejoindre le lac à terme⁷.

Le recul du bord de quai des futurs bâtiments met en scène les mâts de bateaux et dégage des espaces publics prolongeant la promenade des quais de Garonne.

Le plan d'ensemble se veut également exemplaire en créant un quartier très sobre énergétiquement avec, par exemple, l'objectif de produire 70% du réseau de chaleur à partir d'énergie renouvelable. »

Les conclusions de la note sont les suivantes : « *A l'arrêt de l'activité de commerce, les péniches et bateaux de plaisance ont naturellement remplacé les cargos, transformant les bassins à flot en port d'hivernage. La plaisance a progressivement investi le bassin 2 sans réelle organisation.*

Par deux fois, le Port de Bordeaux a souhaité concéder le bassin 2 pour le faire muter d'un port d'hivernage vers un port de plaisance. Ces deux tentatives de concessions furent un échec.

Aujourd'hui, les bassins à flot font partie du projet urbain global (sentés piétonnes vers les bassins, dégagement des

⁴ Le bassin n°1 communique avec la Garonne par des écluses. Le bassin n°2 est accessible à partir du bassin n°1.

⁵ En juin 2007, le comité du patrimoine mondial a inscrit, Bordeaux, port de la Lune, sur la liste du patrimoine mondial comme ensemble urbain vivant. Le territoire concerné couvre 1810 ha.

⁶ Le Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) est un dispositif de participation des constructeurs au financement, en tout ou partie, d'un programme d'équipements publics qu'une commune, ou un EPCI, s'engage à réaliser, dans un secteur déterminé, pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier de ce secteur. Son objet est purement financier et il ne constitue pas une procédure d'urbanisme, même s'il peut se combiner avec certaines d'entre elles. (site du CERTU - article L. 332-9 du code de l'urbanisme)

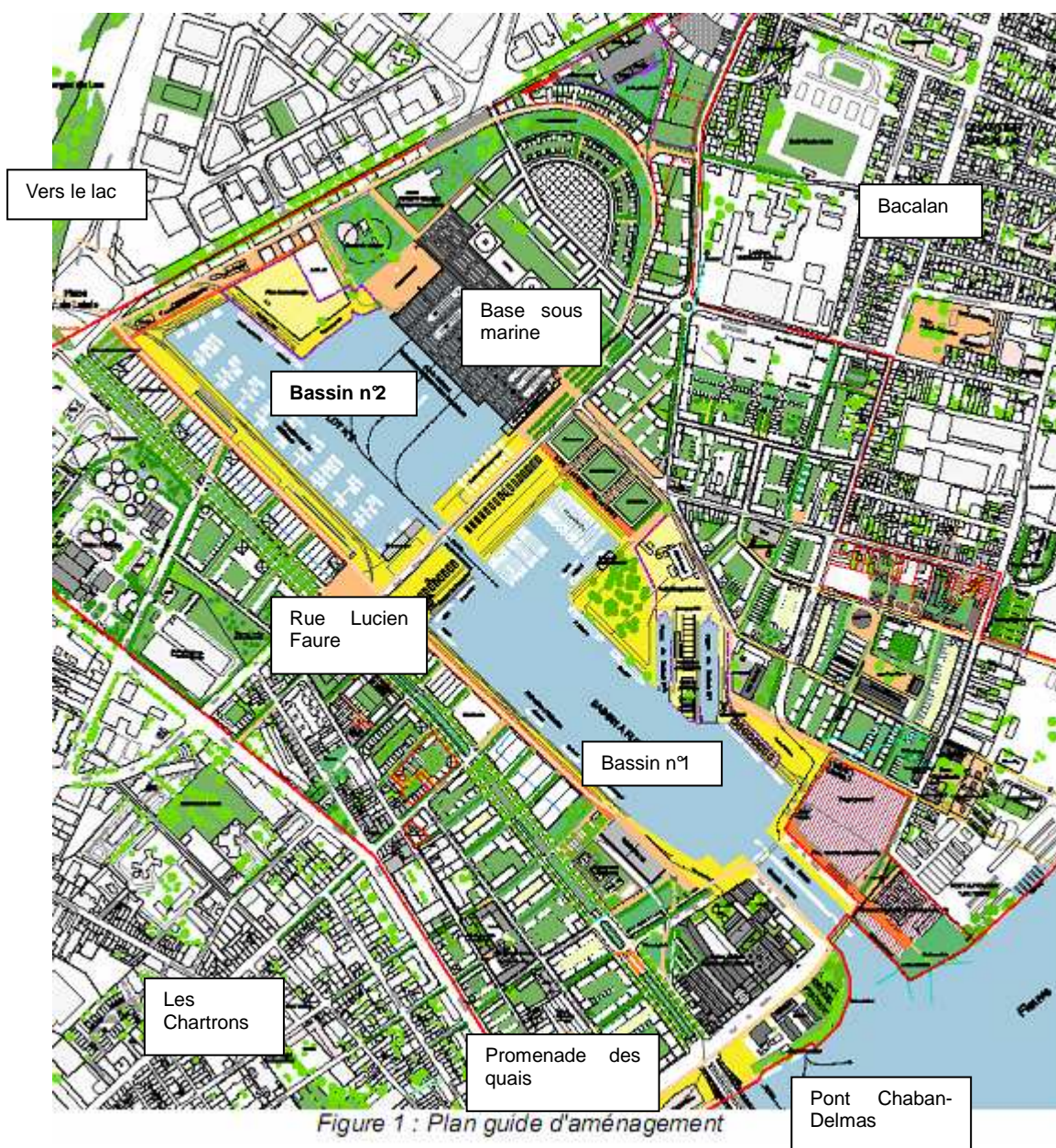
⁷ Lac de Bordeaux au nord ouest du site.

quais...). Il apparaît donc judicieux de réhabiliter le port, en augmentant le nombre de places et les services offerts aux plaisanciers et en améliorant la prise en compte des problématiques environnementales (aire de carénage, collecte et tri des déchets...). »

Au vu de cette note et d'éléments précités du dossier (Cf. § 1.1) montrant le lien fonctionnel entre l'aménagement du port et celui plus global du quartier, l'Ae considère que cet aménagement global, qui fait l'objet d'un plan guide d'ensemble et d'un PAE, constitue un « programme » au sens de l'article R.122-3 IV. Ce programme étant réalisé de façon échelonnée, une appréciation globale de ses impacts est requise pour parfaire l'information du public. Elle devrait porter entre autres sur l'aménagement du bassin n°1.

Or la présentation du PAE page 83 est très succincte et ne permet pas au lecteur d'apprécier les impacts d'ensemble de l'aménagement puis du fonctionnement du nouveau quartier qui sera développé autour des bassins à flot : mise en valeur dans le paysage urbain du port de plaisance, organisation des circulations des piétons et des cyclistes, organisation des déplacements et des stationnement de véhicules, notamment ceux induits par les activités du port de plaisance et de son aire technique, impacts cumulés, etc.

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, que l'étude d'impact soit complétée par une présentation par la Communauté urbaine de Bordeaux du programme d'aménagement du quartier des Bassins à Flot dans lequel s'insère le projet de port de plaisance du Grand Port Maritime et par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.



1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet du GPMB consiste à aménager (p 20 à 26):

□ le plan d'eau du bassin à flot n°2: réorganisation et optimisation de l'espace existant afin d'augmenter la capacité d'accueil des bateaux de plaisance (aménagement des pontons) et d'améliorer les conditions de séjour des plaisanciers :

- 1 appontement (3m de large) dédié à l'accueil des bateaux (situé dans le bassin à flot n°1),
- 10 appontements flottants, guidés sur pieux métalliques, offrant 61 emplacements pour des bateaux de 8 m, 101 pour des bateaux de 10 m, 100 pour des bateaux de 12 m et 41 pour des bateaux de 15 m. Le bassin à flot n°2 pourra ainsi accueillir 303 bateaux, soit le double de ceux qu'il accueille aujourd'hui⁸,
- une cale de mise à l'eau positionnée à proximité du quai A et de la future aire technique,
- appontement technique situé à l'angle des quais A et B, afin de faciliter l'amarrage des bateaux désirant utiliser les services mis en place en bord de quai (aire technique : avitaillement et bornes eaux grises, noires et de vidange)
- corps morts d'ancrage⁹ pour 15 bateaux au droit du quai E (à dispositions de vieux gréments, actuellement restaurés sur ce quai).

□ une aire technique sur le terre plein au droit des quais A et B et des aménagements connexes :

- aire de stockage de 62 bateaux de 8 à 15m sur bers,
- aire de stockage de 46 bateaux de moins de 8 m sur racks (2 niveaux),
- 2 zones de carénage de 150 m2 chacune,
- zone d'avitaillement (carburant) à l'angle des quais A et B, avec stockage de carburant et aire de dépotage en retrait du quai B (déclaration au titre des installations classées),
- zone de récupération des eaux usées et de vidange des bateaux, avec renvoi des effluents, soit vers le réseau public, via une unité de traitement pour les eaux de fond de cale, soit vers des cuves de stockage,
- zone dédiée au tri sélectif des déchets liés à la plaisance soit dans la zone technique soit dans un site dédié (« point propres »),
- intégration de sanitaires sur les quais,
- signalétique pour les usagers.

Le plan masse des aménagements (décembre 2011) fait de plus apparaître (en tranche conditionnelle) :

- l'enlèvement d'une épave (près de la base sous marine)
- la démolition ou l'arasement partiel de l'ancien quai nord (en prolongement du quai A)

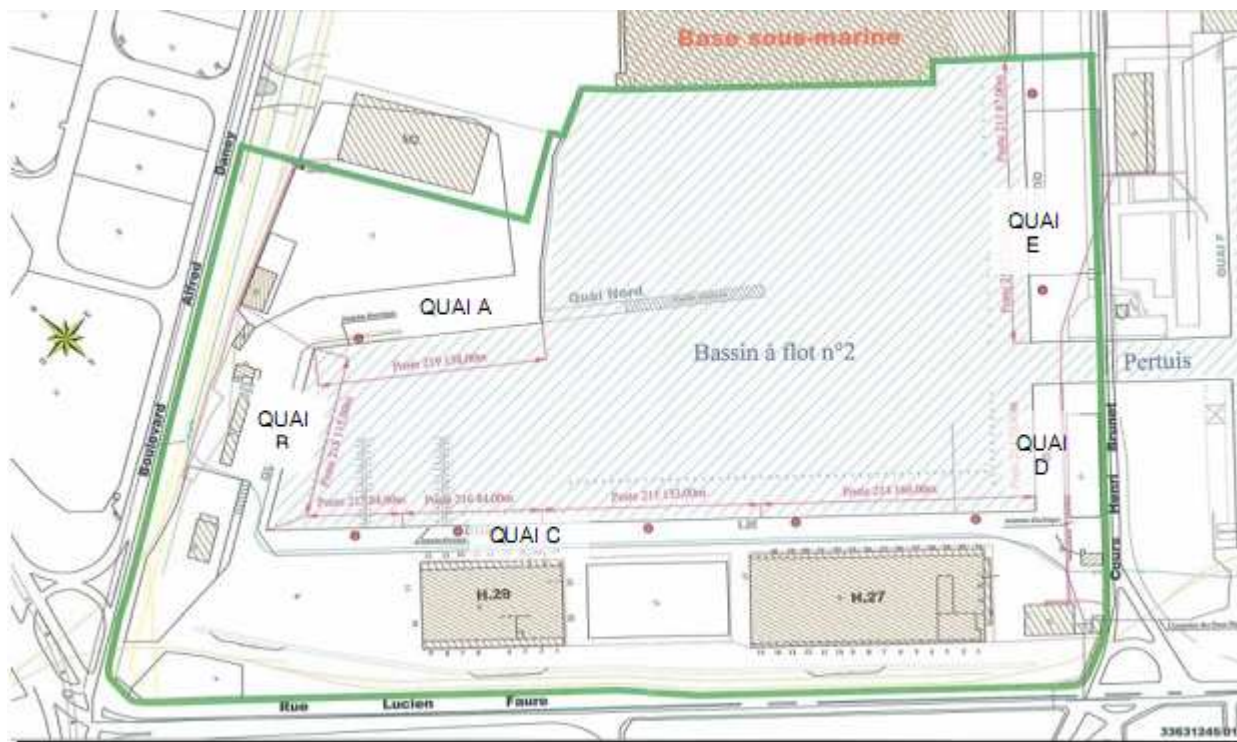


Figure 3 : Les différents quais du BAF n°2 - Source GPMB

⁸ Actuellement environ 150 bateaux peuvent être accueillis sur le plan d'eau et plus d'une centaine sont stockés à terre (p 17)

⁹ Ancrage au fond de type Ellipse® (système d'ancrage subaquatique comprenant des éléments de pas de vis qui pénètrent dans les sédiments).

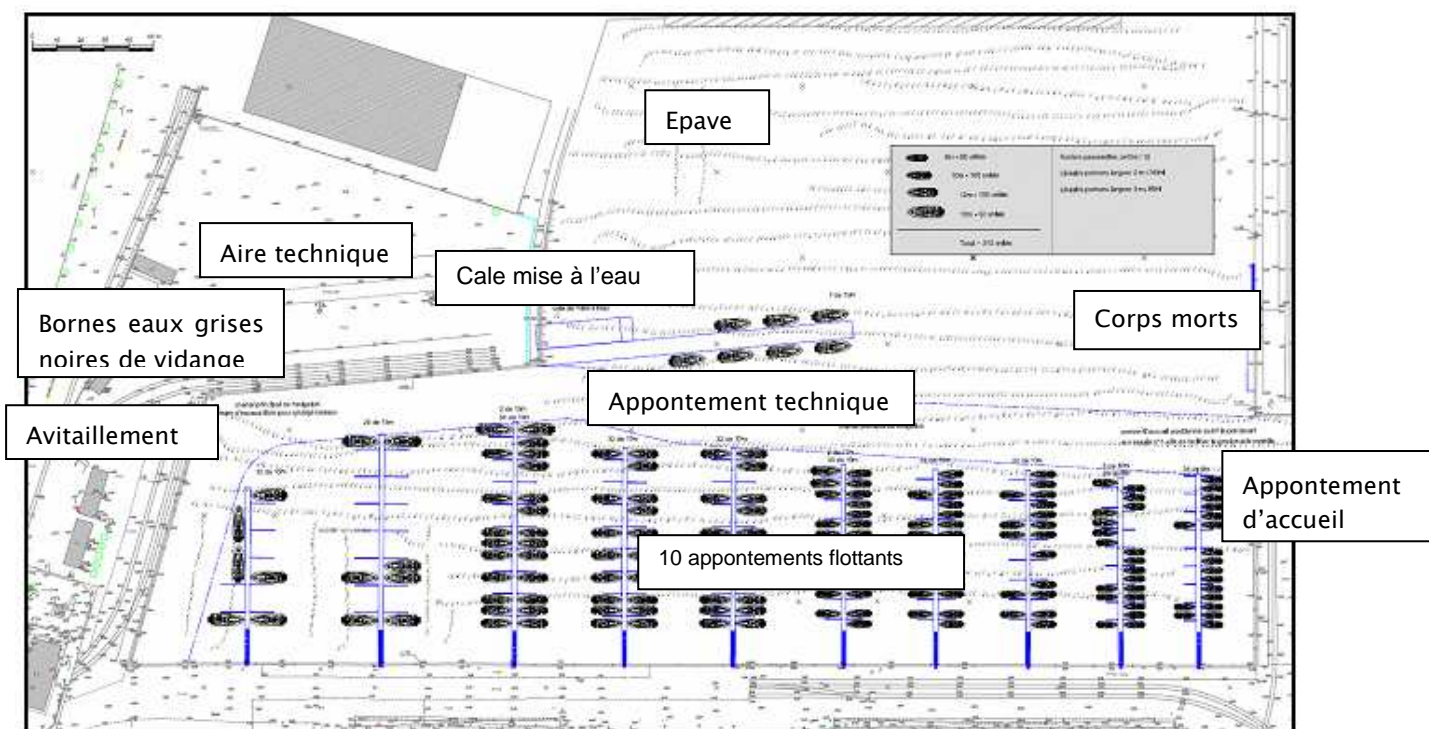


Schéma d'aménagement du plan d'eau (source BPMB)

Le surplus des quais bordant le bassin n'est pas traité dans le projet. Leur réaménagement, notamment pour y permettre la circulation des piétons relèvera de la CUB. Les hangars voisins qui appartiennent également au GPMB et accueillent des activités commerciales liées ou non à la plaisance devraient être en partie conservés et en partie reconstruits¹⁰. Une partie de la base sous marine, dont la masse imposante marque le site est valorisée par la commune de Bordeaux comme espace culturel.

2 Procédures relatives au projet

L'Ae est saisie de l'étude d'impact accompagnant une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau¹¹. Le dossier ayant été déposé auprès du préfet de la Gironde avant le 1^{er} juin 2012, les dispositions du code de l'environnement relatives aux études d'impact sont celles antérieures à l'entrée en vigueur à cette date du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact.

Le montant estimé des travaux est de 3,5 M€HT, donc supérieur à 1,9 M€. De ce fait, le projet est soumis à étude d'impact¹² et à enquête publique¹³.

La zone d'avitaillement prévue¹⁴, avec stockage de carburant nécessitera une déclaration au titre des installations classées¹⁵.

Le dossier communiqué à l'Ae comporte :

- un « dossier d'étude d'impact au titre des articles L.122-3 et suivants valant dossier de demande d'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement » comportant les chapitres requis en application de ces deux ensembles d'articles et au § 6.6 l'étude d'incidences Natura 2000 du projet,
- le résumé non technique de l'étude d'impact,
- le dossier d'enquête publique au titre de l'article L. 123-1 du code de l'environnement.

Une note complémentaire (septembre 2012) au dossier d'étude d'impact a été remise aux rapporteurs. Elle répond à des observations de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM).

L'Ae recommande de joindre au dossier mis à l'enquête la note complémentaire à l'étude d'impact de septembre 2012 ainsi que la note du GPMB sur l'historique des bassins à flot et le projet urbain.

¹⁰ L'étude d'impact indique p 8 que le GPMB « souhaite créer à plus long terme de nouveaux bâtiments de commerce et d'usage tertiaire, tournés vers les activités liées à la plaisance »

¹¹ Autorisation requise en application des articles L. 214-1 à L.214-6 et R. 214-1 à R.214-32 du code de l'environnement, rubrique 4.1.2.0 1° de la nomenclature : travaux d'aménagement portuaire d'un montant supérieur à 1,9 M€

¹² Articles L. 122-1 et R.122-8 du code de l'environnement dans leur version applicable à ce dossier

¹³ Articles L.123-1 et rubrique 13° de l'annexe de l'article R.123-1 du code de l'environnement dans leur version applicable à ce dossier (port de plaisance de plus de 150 places : 303 places pour le projet)

¹⁴ Sa réalisation est incertaine.

¹⁵ Article R. 511-19 du code de l'environnement, rubrique 1435

3 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact présente de manière détaillée les caractéristiques techniques du projet, et les mesures prises pour réduire ou prévenir les impacts négatifs, a priori faibles, du projet sur l'eau et les milieux naturels, mais elle reste dans des généralités sur les justifications du projet et surtout n'apporte que très peu d'éléments sur son insertion dans l'aménagement d'ensemble de la zone.

Une relecture attentive permettra de rectifier quelques erreurs¹⁶, d'assortir les plans d'échelles et de légendes¹⁷ et de définir, pour un lecteur peu averti, le vocabulaire technique employé¹⁸

3.1 Enjeux du projet

La synthèse des enjeux présentée par le maître d'ouvrage (p 73) met en évidence des enjeux qui ne sont pas qu'environnementaux :

- un enjeu fort : l'accroissement de la population et des logements (secteurs en cours de réhabilitation),
- trois enjeux notables :
 - o la conservation de l'équilibre de sites remarquables (site Natura 2000 de la Garonne),
 - o la création d'un attrait autour des bassins à flot (redynamisation du secteur par le projet de port et les projets d'aménagement annexe),
 - o le développement de nouveaux usages, voire la réglementation des existants (répondre à la demande d'un port de plaisance).

Pour l'Ae, les enjeux environnementaux du projet relèvent :

- o du paysage et du cadre de vie d'une zone urbaine en pleine mutation, au sein d'un bien du patrimoine mondial de l'Unesco,
- o d'un fleuve : la Garonne, zone Natura 2000 en raison notamment de la présence de poissons migrateurs (esturgeon, saumon, aloses, lamproies). Le bassin n°2 communique avec le fleuve via le bassin n°1 puis des écluses.
- o de la pollution des eaux lors des travaux et surtout par les bateaux et les personnes y résidant, dans un milieu fortement confiné,
- o du bruit du chantier d'aménagement du port, puis des activités liées à la plaisance (carénage, battement des drisses sur les mâts...).

3.2 Analyse de l'état initial

L'état initial est très développé sur les aspects eau, nature, risques, mais beaucoup moins sur les aspects urbanisme et paysage¹⁹. Ce déséquilibre est corrigé dans la présentation de synthèse des enjeux (cf. § 3.1 ci avant).

Plusieurs développements sont conduits à une échelle ou dans un cadre géographiques sans rapport avec ceux du projet²⁰ ou gagneraient à être ciblés par rapport au projet (par exemple pour ne traiter que des dispositions pertinentes du SDAGE²¹ ou du SAGE²²).

Les conditions contraignantes d'accès au fleuve pour les bateaux de plaisance (franchissement des écluses en fonction des marées) sont présentées (p 19)²³ mais sans indication sur leurs conséquences sur la fonctionnalité d'un projet de port de plaisance²⁴ et non uniquement de stationnement de bateaux.

L'état des lieux mériterait être approfondi sur les usages actuels en matière d'habitat, souvent précaire et susceptible d'être modifié par le projet, que ce soit dans des bateaux à quai ou sur les quais.

Les seules mesures bactériologiques (Escherichia Coli et Entérocoques) datent de 1998 : très mauvaise qualité pour le

¹⁶ Par exemple p 91 : la zone du projet est présentée juste « en aval » de l'estuaire de la Gironde.

¹⁷ Par exemple : plan guide d'aménagement p 8.

¹⁸ Par exemple « ber » « chandelle » p 24

¹⁹ Une seule ligne sur le classement au patrimoine mondial au § 5.4.4 consacré à l'ambiance paysagère

²⁰ Par exemple, nappe aquifère des Landes p 32

²¹ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

²² Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

²³ « Cet accès est régulé du fait des deux ponts situés de part et d'autre des écluses sur lesquels passent à la fois la circulation routière et le tramway (nécessité de couper toute circulation lors d'un passage), du fort taux d'envasement présent en aval immédiat de l'accès, générant des heures de passage très limitées, et du pont levant situé entre les deux bassins, sur lequel passe également la circulation routière.

« Les horaires d'entrées-sorties sont directement liés aux horaires de marées, et possibles uniquement aux abords des pleines mers, soit 2 fois par jour, et à des horaires parfois peu adaptés. Le passage de l'écluse est défini comme possible pour les bateaux rentrant une heure avant la pleine mer, et pour les bateaux sortant une demi-heure avant la pleine mer. »

²⁴ La fonction d'hivernage du bassin pourrait ainsi demeurer prépondérante.

bassin N°1 et qualité passable pour le bassin N°2

Les données de climatologie mériteraient d'être actualisées après les tempêtes Klaus et Xynthia (p 29).

Une étude géotechnique est annoncée pour mars avril 2012 (p 31). Ses résultats présentés dans la note complémentaire de septembre 2012 pourraient utilement être pris en compte dans le dossier soumis à l'enquête.

La rupture de continuité écologique pour les oiseaux par des axes routiers entre les bassins à flot et les zones humides voisines affirmée p 57 ne paraît pas manifeste²⁵.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par des mesures bactériologiques sur le plan d'eau.

3.3 Analyse des variantes et raisons du choix

Le dossier ne comporte pas de variantes quant à l'usage futur du plan d'eau et des quais du bassin ou quant à des localisations alternatives du port de plaisance de Bordeaux. Les variantes présentées dans le dossier (p 98) portent sur l'agencement des pontons dans le bassin²⁶. Le choix retenu est motivé par les coûts et des commodités d'usage (navigation et accostage), les variantes ne présentant pas de différences quant à la facilité de réalisation des travaux, l'intégration paysagère et les « *contraintes environnementales* ».

Les raisons de la localisation de l'aire technique mériteraient d'être indiquées dans l'étude d'impact.

3.4 Analyse des impacts du projet

3.4.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Les impacts en phase de chantier, outre des déplacements complexes mentionnés p 108 (phasage des travaux), qu'ils soient définitifs (bateaux en déshérence qui stationnent dans le bassin n°2, habitat précaire sur les quais, suppression éventuelle d'une épave) ou temporaires (déplacement des bateaux pour permettre les travaux que ce soit dans le bassin lui-même, le bassin n°1 ou ailleurs) sont analysés (p 87 et suivantes) :

- la pollution directe de l'eau du bassin n°2 ou la remise en suspension de vase lors des travaux avec des transferts éventuels vers le bassin n°1 puis vers la Garonne, impacts a priori faibles,
- le bruit du chantier, mais il n'y a pas d'immeubles d'habitation à proximité,
- le risque (s'avérant très faible) de mise en communication du plan d'eau avec les deux nappes sous jacentes lors du battage des pieux supportant les pontons, ces nappes n'étant pas utilisées pour la production d'eau potable²⁷.

Les travaux de la tranche conditionnelle (enlèvement d'une épave, démolition d'un ancien quai) ne sont pas traités alors qu'ils sont susceptibles de générer pollution et bruit.

Si la tranche conditionnelle du projet reste envisagée, l'Ae recommande d'intégrer les incidences des travaux correspondants dans l'étude d'impact.

3.4.2 Impacts permanents, en phase exploitation

En phase d'exploitation, pour l'Ae, l'impact principal, et d'ailleurs recherché, est un impact visuel avec la présence, au cœur du futur aménagement urbain, de bateaux de plaisance qui contribueront à caractériser l'image et la vie du quartier.

Or, après avoir noté que « *l'aménagement en port de plaisance du bassin à flot n°2 est le premier pas vers l'évolution du quartier* » l'étude d'impact conclut p 84 que « *le projet de port de plaisance en soi, n'aura pas d'impact sur l'évolution démographique ni sur la typologie d'habitat* ». Cette conclusion est pour l'Ae paradoxale : le projet est en effet indissociable de l'évolution projetée du quartier et l'influence nécessairement.

L'impact positif sur le paysage est énoncé p 87 (« *La création du port de plaisance est la clef de voûte dans le projet d'ensemble d'aménagement urbain de ce quartier* »).

L'impact visuel des installations et activités de service sur les quais ou à proximité qui n'est pas analysé dans l'étude d'impact, sera faible selon les informations apportées aux rapporteurs (localisation éloignée des quais les plus fréquentés à l'avenir par le public).

L'Ae recommande de motiver l'absence d'impact du projet sur l'évolution démographique et sociale, et sur la typologie d'habitat du quartier des Bassins à Flot.

²⁵ Les rapporteurs ont observé des canards colverts sur le bassin.

²⁶ Une variante technique est également évoquée p 26 pour les corps morts d'ancrage

²⁷ La nappe utilisée à cet usage est située à 200 m de profondeur sans échange avec les nappes proches du sol.

3.4.3 Incidences Natura 2000

L'étude d'incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence significative du projet sur l'état de conservation des espèces (poissons migrateurs notamment et Angélique des estuaires) et habitats ayant justifié la désignation du site Natura 2000 de la Garonne. La pollution organique induite par un habitat sur le plan d'eau, même mal maîtrisée, ne paraît pas pour l'Ae de nature à démentir cette conclusion, compte tenu de la faiblesse des échanges entre le bassin n°2 et la Garonne et du débit de cette dernière.

3.5 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts

L'impact chimique et bactériologique de 300 bateaux à quai, dont certains habités occasionnellement ou en permanence dans un bassin confiné au renouvellement très faible (p 77) constitue pour l'Ae le principal impact permanent du projet.

Le projet comporte des mesures pertinentes pour prévenir les risques de pollution durant le chantier et durant les activités. Elles sont développées dans l'étude d'impact (p 105 et suivantes) et précisées dans la note complémentaire en réponse aux observations de la DDTM.

Un tableau de synthèse p 110 met en évidence, avant de présenter des mesures de réduction :

- deux impacts forts, positifs :
 - o l'amélioration des services portuaires (cet impact n'est pas un impact environnemental),
 - o l'amélioration du paysage,
- trois impacts moyens :
 - o la restriction d'usage des bateaux (cet impact n'est pas un impact environnemental),
 - o les pollutions bactériologiques et chimiques, rendues très faibles à négligeables par les mesures de réduction,
 - o la création d'un port et de services annexes, impact positif (cet impact n'est pas un impact environnemental).

Cette synthèse paraît fiable, sauf pour la réduction des pollutions (cf. infra), mais elle est élargie à des impacts économiques ou sociaux ne relevant pas d'un tableau d'analyse des impacts environnementaux à éviter, réduire ou compenser.

L'Ae recommande de présenter dans l'analyse des impacts sur l'environnement à éviter, réduire ou compenser un tableau de synthèse ne traitant que des impacts environnementaux du projet.

Des dispositions en termes d'équipement et d'organisation sont prises pour éviter le rejet d'eaux polluées dans le plan d'eau, qu'il s'agisse de pollution bactériologique ou de pollution chimique. Leur pleine efficacité résultera d'un bon fonctionnement des installations de stockage et de traitement mis à disposition des usagers mais aussi du comportement de ces derniers, sous la surveillance du gestionnaire du port de plaisance. Or ce n'est que « dans la mesure du possible » que les bateaux sédentaires/habités devront être équipés de toilettes chimiques et de système de rétention des eaux usées (p 105). L'Ae craint qu'une telle disposition ne s'avère insuffisante.

Par ailleurs, pour vidanger, les 300 bateaux ne bénéficieront que d'une seule zone de récupération des eaux, ce qui implique soit des déplacements réguliers de chaque bateau très contraignants pour des résidents permanents, soit – possibilité qui a été présentée aux rapporteurs comme relevant du futur concessionnaire du port - une collecte par un bateau de service assurant le transfert des eaux usées vers la zone. La mise en place de plusieurs bornes de récupération envisagée par le GPMB aurait été écartée pour ne pas altérer l'esthétique des quais ouverts au public.

Les mesures de suivi (un prélèvement par an, p 109) apparaissent notoirement insuffisantes. Il convient que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser un suivi régulier et rendu public de la qualité physico-chimique et bactériologique de l'eau du bassin n°2, ainsi que les polluants (métaux lourds, PCB²⁸, TBT²⁹, HAP³⁰, ...) dans les sédiments, en définissant les valeurs limites déclenchant des mesures correctives.

L'Ae recommande de présenter les services de collecte des eaux grises et d'eaux noires vers la zone de traitement qui seront proposés aux usagers du port, de n'autoriser un habitat sur le plan d'eau que pour des bateaux équipés de toilettes chimiques et de système de rétention des eaux usées et de renforcer sensiblement le programme de suivi bactériologique et physico chimique du plan d'eau et d'en publier régulièrement les résultats.

²⁸ Polychlorobiphényles, aussi appelés « pyralènes ».

²⁹ Tributylétain, produit utilisé pour le traitement des coques de navires.

³⁰ Hydrocarbures aromatiques polycycliques, générés par des processus de combustion incomplète à haute température

3.6 Méthodes

Le dossier comporte (p 123) un tableau présentant les méthodes de collecte des données utilisées et une appréciation sur leur pertinence. L'appréciation portée sur la rubrique « paysage » : « *Cette rubrique peut être appréhendée différemment par les habitants de la commune et apparaît comme subjective* » peut laisser penser, s'agissant du principal impact du projet, que le maître d'ouvrage aurait dû compléter son analyse paysagère pour prendre en compte la perception des habitants.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de vérifier la pertinence du volet « paysage » de son étude d'impact

3.7 Résumé non technique

Le résumé non technique (15 pages illustrées de plans et tableaux) est correct. Il sera à enrichir en fonction des compléments apportés à l'étude d'impact elle-même, notamment en matière de lien entre le projet et le programme d'ensemble de la CUB.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.