



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de La Rochelle (17)**

**n°Ae: 2014-68**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 8 octobre 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet stratégique du grand port maritime de La Rochelle.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Decocq, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Roche, Ullmann.

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 : MM. Chevassus-au-Louis, Letourneux, Vindimian.

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis sur l'évaluation environnementale du projet stratégique du grand port maritime de La Rochelle, par le président de son directoire, en date du 7 juillet 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception le 9 juillet 2014. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis est fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 15 juillet 2014 :

- la préfète du département de la Charente-Maritime, dont il a reçu réponse le 26 août 2014,
- la ministre chargée de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Poitou-Charentes dont il a reçu réponse le 16 septembre 2014,
- la direction interrégionale de la mer Sud Atlantique.

Sur le rapport de Mauricette Steinfelder et de 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, plans et programmes 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, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération 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 l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

## Synthèse de l'avis

Le dossier examiné par l'Ae porte sur le deuxième projet stratégique du grand port maritime de La Rochelle (GPMLR) pour la période 2014-2019, élaboré dans le cadre d'une coordination avec les grands ports atlantiques de Nantes-Saint Nazaire et de Bordeaux.

Il s'inscrit dans la continuité du premier projet stratégique qui portait sur la période 2009-2013<sup>2</sup> et qui prévoyait notamment déjà 6 projets d'infrastructures :

- la création d'un nouveau terminal de marchandises à l'Anse Saint Marc ;
- l'aménagement de terre-pleins portuaires à La Repentie ;
- la sécurisation du réseau ferré portuaire ;
- le déroctage des accès maritimes pour accueillir des navires à fort tirant d'eau ;
- la création d'un 2<sup>ème</sup> poste à quai à l'Anse Saint Marc ;
- l'aménagement du quai Nord du Bassin à Flot.

Mais il est aussi un projet de transition, en ce qu'il présente une série d'actions pour disposer, au terme de la période, d'une vision stratégique partagée avec les parties prenantes du GPMLR à l'horizon 2040.

Le GPMLR cherche à valoriser et optimiser son espace portuaire et accroître la compétitivité et la performance de la place portuaire<sup>3</sup>. Il souhaite se positionner comme un acteur de la logistique et atteindre une part modale de fret ferroviaire de 20 % en 2020 (contre 13 % en 2013). Pour ce faire, il cherche à développer de nouvelles filières, tout en anticipant la mutation de la filière bois (réduction du transport de grumes, développement des importations de placages, sciages, pâtes à papier, et des exportations si la production sylvicole française se développe), à renforcer son expertise des manutentions spécialisées et à assurer un trafic de conteneurs pour appuyer les filières existantes et locales.

Le projet est structuré selon 5 ambitions, déclinées en 19 défis regroupant 47 actions, dont certaines sont rattachées au volet 4 (politique d'aménagement et de développement durable du port), au volet 5 (dessertes du port et sa politique en faveur de l'intermodalité) du projet stratégique ou à ces deux volets<sup>4</sup> (seuls ces volets 4 et 5 font l'objet de l'évaluation environnementale<sup>5</sup> prévue à l'article R. 122-17-I 33<sup>6</sup> du code de l'environnement).

L'Ae note qu'il s'inscrit pleinement dans la démarche qualité et de développement durable de l'établissement, donnant une grande place à l'écoute des parties prenantes (certifications ISO 9001 et ISO 14001 en 2013, évaluation ISO 26000<sup>5</sup> en 2012, charte de développement durable du port en 2011). L'Ae considère que la charte de développement durable de la place portuaire est une initiative particulièrement intéressante qui mérite d'être soulignée.

Pour l'Ae, les principaux enjeux locaux induits par la mise en œuvre du projet stratégique sont les suivants :

- l'impact de la navigation et des activités portuaires sur la qualité des eaux littorales et des habitats marins voisins en site Natura 2000 et dans un parc marin en projet ;
- les nuisances sonores, les pollutions de l'air (poussières, ...) et les risques technologiques pour les riverains ;
- les risques naturels ;
- la pollution des sols et des sédiments ;
- l'impact sur le paysage du Pertuis d'Antioche entre l'île de Ré et le continent.

Par ailleurs, l'Ae note que plusieurs ambitions stratégiques du GPMLR restent dépendantes du développement et de la gestion des infrastructures, notamment ferroviaires, de son hinterland<sup>7</sup>.

---

<sup>2</sup> Les principaux investissements projetés dans le cadre du projet stratégique précédent avaient bénéficié d'une « évaluation environnementale directrice » à l'appui de la demande de financements communautaires pour six projets sur le Fonds européen de développement régional (FEDER). Ce fonds vise à renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'Union européenne en corrigeant les déséquilibres régionaux.

<sup>3</sup> La place portuaire regroupe les différents acteurs déployant des activités en liaison avec le port, notamment les activités logistiques, commerciales et industrielles.

<sup>4</sup> Le contenu du projet stratégique et ses 5 volets sont définis à l'article R. 103-1 du code des ports maritimes, dont le texte est cité dans l'avis détaillé.

<sup>5</sup> Le port de la Rochelle a choisi de structurer la présentation de son projet stratégique, non pas selon les 5 volets définis par l'article R.103-1 du code des ports maritimes, mais selon ses 5 ambitions stratégiques. L'identification par des pictogrammes des actions relevant des volets 4 et 5 permet de bien cerner le cadre de l'évaluation environnementale.

<sup>6</sup> Voir note dans l'avis détaillé.

<sup>7</sup> Région desservie par un port, une voie navigable (définition Larousse, terme géographique d'origine allemande).

L'Ae recommande au GPMLR d'apporter certaines précisions, notamment :

- pour la bonne information du public, de prendre en compte dans l'évaluation environnementale du projet stratégique ses effets cumulés avec ceux des projets et actions envisagés dans le même espace par les entreprises portuaires ;
- d'affiner la notion de maîtrise des impacts des actions du projet stratégique et d'explicitier le mode de cotation des effets globaux des actions du projet sur les différentes dimensions environnementales ;
- de compléter l'analyse des effets probables de l'augmentation du trafic maritime et du tonnage des navires, sur les eaux littorales et les milieux naturels et sur la qualité des sols, sous-sols et sédiments et sur la capacité d'accueil du site d'immersion du Lavardin ;
- d'approfondir la maîtrise de leurs impacts directs ou indirects sur la qualité de l'air et notamment la pollution par les poussières ;
- d'analyser l'effet des vibrations liées au transport par voie ferrée eu égard à l'augmentation envisagée du fret ferroviaire ;
- de démontrer que les actions du projet stratégique intervenant en zone d'aléa fort pour la submersion marine sont compatibles avec cet aléa et n'aggravent pas les risques ;
- de compléter le volet paysager de l'évaluation environnementale ;
- de compléter le rapport environnemental par une évaluation des risques accidentels du fait de la proximité de l'accueil de navires transportant des hydrocarbures et de navires de croisière ;
- enfin, de confirmer son engagement de mettre en œuvre l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et des mesures de suivi décrites dans le rapport environnemental.

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

## Avis détaillé

# 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1 Contexte général du projet

Le grand port maritime de La Rochelle (GPMLR) créé par le décret n°2008-1036 du 9 octobre 2008<sup>8</sup> est un établissement public placé sous la tutelle de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Avec 9,7 millions de tonnes de marchandises traitées en 2013, il est le 6e grand port maritime français. Les principales filières représentées sont les céréales (2<sup>ème</sup> port français exportateur), les produits pétroliers raffinés, les produits forestiers (1<sup>er</sup> port français importateur), les autres vracs agricoles et les sables. Il a accueilli en 2012 près de 40 000 passagers de croisière.



*L'espace portuaire du GPMLR, vue d'ensemble (Figure 10 du dossier d'évaluation environnementale)*

Selon l'article L. 5312-13 du code des transports<sup>9</sup>: « le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. » Le contenu du projet stratégique est fixé par l'article R. 103-1 du code des ports maritimes<sup>10</sup>.

Le dossier examiné par l'Ae porte sur le deuxième projet stratégique du GPMLR pour la période 2014-2019.

<sup>8</sup> Suite à la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, les grands ports maritimes (GPM), qui demeurent des établissements publics de l'État, voient leurs missions recentrées sur les activités régaliennes (sécurité, sûreté et police portuaire) et sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire. La coordination entre les ports d'une même façade ou d'un même axe fluvial est encouragée. Parmi les objectifs qui leur sont assignés figure l'élaboration de "projets stratégiques", qui pourront faire l'objet de contrats d'investissements avec l'Etat ou avec les collectivités locales, en particulier pour le développement des dessertes terrestres, notamment ferroviaires. Les GPM assurent en outre la gestion des interfaces avec les modes de desserte terrestres et mettent en œuvre la politique multimodale de transport de fret décidée par le Gouvernement.

<sup>9</sup> Codification dans le code des transports de l'ancien article L. 103-1 du code des ports maritimes, lui-même issu de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. La partie réglementaire du code des ports maritimes n'est pas encore intégrée au code des transports.

<sup>10</sup> Cité ci-après

Il s'inscrit dans la continuité du premier projet stratégique qui portait sur la période 2009-2013<sup>11</sup> et qui prévoyait notamment déjà 6 projets d'infrastructures :

- la création d'un nouveau terminal de marchandises à l'Anse Saint Marc ;
- l'aménagement de terre-pleins portuaires à La Repentie ;
- la sécurisation du réseau ferré portuaire ;
- le déroctage des accès pour accueillir des navires à fort tirant d'eau ;
- la création d'un 2<sup>ème</sup> poste à quai à l'Anse Saint Marc ;
- l'aménagement du quai Nord du Bassin à Flot.

Ces deux projets stratégiques constituent l'aboutissement d'un schéma stratégique de développement conçu dans les années 1970 parvenant à son terme mais qui n'est pas décrit dans le dossier.

Le deuxième projet stratégique est aussi un projet de transition, en ce qu'il présente une série d'actions pour disposer, au terme de la période, d'une vision stratégique, partagée avec les parties prenantes, du GPMLR à l'horizon 2040.

Le projet stratégique est élaboré dans le cadre d'une réflexion coordonnée avec les grands ports atlantiques de Nantes-Saint Nazaire et de Bordeaux<sup>12</sup>.

L'établissement est par ailleurs fortement engagé dans une démarche qualité et de développement durable, donnant une grande place à l'écoute des parties prenantes (certifications ISO 9001<sup>13</sup> et ISO 14001<sup>14</sup> en 2013, évaluation ISO 26000<sup>15</sup> en 2012, charte de développement durable du port adoptée en 2011<sup>16</sup>).

***L'Ae recommande de rappeler dans le rapport environnemental les grandes orientations du schéma de développement établi en 1970.***

## 1.2 Présentation du projet stratégique

Le projet stratégique, après une présentation du contexte du marché portuaire, de l'hinterland<sup>17</sup>, du port et des attentes des parties prenantes, dresse le bilan du projet stratégique précédent avec notamment l'avancement des 6 projets de développement inscrits au CPER<sup>18</sup> 2007-2013 et les nombreux projets d'investissement portés par les entreprises portuaires.

L'Ae observe à cette occasion que les incidences sur l'environnement du projet stratégique porté par le GPMLR sont indissociables de celles des projets portés, dans le même espace, par ces entreprises.

***L'Ae recommande, pour la bonne information du public, que l'évaluation environnementale du projet stratégique du GPMLR prenne en compte ses effets cumulés avec ceux des projets et actions envisagés dans le même espace par les entreprises portuaires.***

Les forces et faiblesses du port sont analysées, puis les menaces et opportunités pour les activités industrielles, logistiques et des différentes filières, avec une conclusion sur les enjeux.

Les orientations stratégiques (ambitions, défis, actions, détaillées ci après) sont présentées puis détaillées dans une « feuille de route » intégrant :

---

<sup>11</sup> Les principaux investissements projetés dans le cadre du projet stratégique précédent avaient bénéficié d'une « évaluation environnementale directrice » à l'appui de la demande de financements communautaires pour ses six projets sur le Fonds européen de développement régional (FEDER). Ce fonds vise à renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'Union européenne en corrigeant les déséquilibres régionaux...

<sup>12</sup> « Un document de coordination a été (...) approuvé le 14 mai 2013, dans un objectif d'amélioration de la compétitivité et de l'attractivité des trois ports, notamment au travers de la création de synergies, d'un développement concerté des activités et trafics, de l'amélioration qualitative des prestations, services offerts et des compétences. « L'analyse des trois ports et de leurs trafics met en avant des identités et problématiques spécifiques et des positionnements distincts, ce qui se traduit par une concurrence limitée sur les filières et les trafics communs aux trois ports.

*La concurrence limitée entre les trois ports est estimée à 6% des trafics cumulés en volume, soit 3,1 millions de tonnes et 14% du trafic cumulé si l'on exclut les hydrocarbures du total. » (Projet stratégique p 24).*

<sup>13</sup> La norme ISO 9001 définit une série d'exigences concernant la mise en place d'un système de management de la qualité dans un organisme, quels que soient sa taille et son secteur d'activité (définition Wikipédia).

<sup>14</sup> La norme ISO 14001 définit une série d'exigences spécifiques à la mise en place d'un système de management environnemental au sein d'une organisation, quels que soient sa taille et son domaine d'activité (définition Wikipédia).

<sup>15</sup> La norme ISO 26000 est une norme internationale relative à la responsabilité sociétale des organisations, c'est-à-dire qu'elle définit comment les organisations peuvent et doivent contribuer au développement durable (définition Wikipédia).

<sup>16</sup> Le rapport d'évaluation environnemental indique qu'en mai 2014, le taux d'avancement des actions prévues dans la Charte de Développement Durable de 2011 se situe à 78%.

<sup>17</sup> Région desservie par un port, une voie navigable (définition Larousse, terme géographique d'origine allemande).

<sup>18</sup> Contrat de projet Etat région.

- le schéma de développement durable (carte d'affectation des espaces), y compris une esquisse à moyen terme (au-delà du présent projet stratégique) ;
- le programme de développement des infrastructures avec 6 opérations d'un coût indicatif de 69 M€ dont 40 M€ envisagés dans le CPER 2014-2020.

Un planning de mise en œuvre des actions, une description sommaire du dispositif de suivi sur 6 ans (fondé sur des indicateurs d'avancement de chaque action du projet stratégique, et des « macro indicateurs » dont la part modale du trafic fer) et un tableau de « trajectoire financière » (indiquant 128,1 M€ d'investissement) complètent in fine le projet.

L'articulation entre les 6 opérations du programme de développement des infrastructures et les actions du projet n'est pas explicite et le coût de la plupart des actions n'est pas indiqué.

Le rapport d'évaluation environnementale présente les atouts et les faiblesses du port :

« *Un contexte bathymétrique particulier : seul port en eau profonde de la façade atlantique<sup>19</sup>, accessible 24 h/24, 365 jours par an, et permettant de répondre à l'évolution croissante de la taille de la flotte mondiale* ». Cet avantage comparatif par rapport à d'autres ports de l'Atlantique trouve néanmoins des limites dans les caractéristiques de son chenal d'entrée, dont l'approfondissement aurait un coût et des impacts considérables, et dans la profondeur du Pertuis d'Antioche.

« *Un site compact (233 ha [à terre] + 35 ha à venir au droit de la Repentie) et des installations modernes, limitant les coûts d'exploitation, de brouettage<sup>20</sup> et d'organisation.* » Mais, « *un foncier particulièrement contraint, et enclavé entre les quartiers habités de La Pallice et de Laleu. La quasi-totalité des espaces portuaires est déjà aménagée et/ou commercialisée, et le Grand Port Maritime de La Rochelle ne peut s'étendre qu'au gré des rares opportunités foncières, en marge des limites de la circonscription portuaire,* »

« *Une facilité d'accès ou de connexion aux réseaux routiers et ferroviaires, à défaut d'un corridor fluvial.* » Mais « *un hinterland économique limité. Le PIB de la Région Poitou-Charentes est classé seulement 15<sup>ème</sup> au niveau national.* »

« *Une position de leader sur certains marchés : 1er port national pour l'importation de produits forestiers et de pâtes à papier ; 2<sup>ème</sup> port français pour l'exportation de céréales* », mais « *une mutation de la filière bois et la réduction progressive des activités de transport de grumes* »

« *Ainsi, il importe au Grand Port Maritime de la Rochelle de consolider les trafics actuels et d'engager une dynamique de développement vers de nouvelles filières.* »

Le GPMLR indique vouloir se positionner comme un acteur de la logistique et atteindre une part de fret ferroviaire dans le transport terrestre des marchandises entrant ou sortant du port de 20% en 2020 (contre 13% en 2013). Pour ce faire, il cherche à développer de nouvelles filières, tout en anticipant la mutation de la filière bois (réduction du transport de grumes, développement des importations de placages, sciages, pâtes à papier, et des exportations si la production sylvicole française se développe), à renforcer son expertise des manutentions spécialisées et à assurer un trafic de conteneurs pour appuyer les filières existantes et locales. A l'échéance des cinq ans du projet stratégique, le GPMLR vise à atteindre 12 millions de tonnes de marchandises traitées et contribuer à plus de 18 000 emplois directs, indirects et induits<sup>21</sup>. Il cherche donc à valoriser et optimiser son espace portuaire contraint et accroître la compétitivité et la performance de la place portuaire.

Le projet est structuré selon 5 ambitions, déclinées en 19 défis regroupant 47 actions dont certaines sont rattachées au volet 4, au volet 5 du projet stratégique ou à ces deux volets<sup>22</sup> (seuls ces volets 4 et 5 font l'objet de l'évaluation environnementale<sup>23</sup> prévue à l'article R. 122-17-I 33° du code de l'environnement) :

1 - Doter le Grand Ouest d'une plate forme industrielle portuaire à haute valeur ajoutée : « *afin d'attirer de nouvelles activités, tout en conservant son positionnement sur les filières historiques. Cette ambition se traduit par la mise en œuvre d'un « schéma d'aménagement durable<sup>24</sup> » qui propose notamment :*

<sup>19</sup> Vraisemblablement entendue ici comme n'incluant pas la Manche.

<sup>20</sup> Transport par camion de marchandises, dans l'enceinte du port, entre les quais et les lieux de stockage,

<sup>21</sup> Les « emplois directs » désignent les emplois directement liés à une activité. Cette activité a pour effet de créer des « emplois indirects » dans les entreprises qui lui fournissent des biens et services. Enfin, lorsque les revenus générés par ces emplois directs et indirects sont dépensés pour acheter des biens et des services, ils entraînent la création des « emplois induits ».

<sup>22</sup> Le contenu du projet stratégique et ses 5 volets sont définis à l'article R. 103-1 du code des ports maritimes, dont le texte est cité ci-après au § 1.3.

<sup>23</sup> Le port de la Rochelle a choisi de structurer la présentation de son projet stratégique, non pas selon les 5 volets définis par l'article R.103-1 du code des ports maritimes, mais selon ses 5 ambitions stratégiques. L'identification par des pictogrammes des actions relevant des volets 4 et 5 permet de bien cerner le cadre de l'évaluation environnementale.

<sup>24</sup> Ce schéma répond à l'obligation de l'article L. 5312-13 du code des transports qui précise que le projet stratégique « *comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.* » Les enjeux naturels terrestres sont faibles dans l'enceinte portuaire.

- *Le développement des capacités d'accueil de l'infrastructure portuaire, (nouveau quai Saint-Marc, connexion avec la plate forme de la Repentie;...)*
- *La rationalisation de ses espaces actuels et la création de nouveaux espaces destinées à des filières à très forte valeur ajoutée* » (déplacement d'activités à moindre valeur ajoutée - dépôts sabliers - ou nuisantes - chargement de céréales ; ouverture d'espaces ainsi libérés à des filières à haute valeur ajoutée, développement de filières spécialisées - yachts - dans le pôle de réparation et constructions navales ; ...)

Traduisant cette ambition, le schéma d'aménagement durable qui « révèle la vocation des différents espaces portuaires à l'échéance 2019 » est présenté en 2 phases :

- réorganisation des activités (2014-2017),
- affectation des espaces aux activités portuaires (2017-2019).

## 2 – Préparer et engager l'avenir avec les acteurs maritimes et portuaires

« Il s'agit notamment pour le grand port maritime de La Rochelle de :

□ *maintenir son attractivité pour les nouvelles générations de navires (seul port en eau profonde de la façade atlantique), et développer les capacités nautiques pour pouvoir accueillir les navires de tailles plus importantes,* (approfondissement par déroctage de 1 m sur 25 ha du bassin de Chef de Baie : accès sud du port<sup>25</sup>),

□ *moderniser ses infrastructures, afin de continuer à préserver la qualité d'accueil des navires et développer sa valeur ajoutée par le service : nouvelles prestations, innovations, outils collaboratifs avec la place portuaire* » : réfection et augmentation de la capacité des ouvrages d'accostage et d'amarrage, réaménagement du port de service, rénovation d'ouvrages (apponement pétrolier, écluse, pôle de réparation et construction navales (PRCN), passerelle RoRo<sup>26</sup>, digues), sécurisation et fiabilisation du réseau ferroviaire, sécurisation des déplacements, modernisation de hangars accompagnée d'une « solarisation » des toitures.

« Cette ambition se traduit par un programme de développement des infrastructures ». Ce programme, qui récapitule les 6 grands projets d'infrastructure du projet stratégique, n'est pas présenté dans le rapport environnemental, contrairement à ce qu'annonce la note de la page 7 du rapport, alors qu'il est présenté dans le projet stratégique lui même, avec une carte reproduite en annexe du présent rapport.

A ces travaux programmés s'ajoutent des démarches pour préparer l'après 2009 : préparation du futur mode de dragage-clapage<sup>27</sup>, et surtout construction d'une vision partagée de « La Rochelle Port 2040 »

## 3 – Offrir aux entreprises des solutions logistiques par l'Atlantique

« Il s'agit pour le Grand Port Maritime de La Rochelle de franchir une nouvelle étape d'évolution dans la maîtrise des flux de son hinterland. Ne disposant pas de l'atout naturel d'un corridor fluvial, le port doit passer d'un positionnement de « plateforme logistique » à une démarche de service « point à point » en s'appuyant notamment sur le développement du report modal (connexion flux maritimes / flux ferroviaires). » : étude d'un investissement du GPMLR dans des « plateformes multimodales avancées » pour massifier des flux ferroviaires aux limites de son hinterland, soutien à l'amélioration du raccordement ferroviaire entre La Rochelle et Poitiers<sup>28</sup>, réservation de capacités de circulation sur les axes ferroviaires structurants desservant le port, conservation de la connexion ferroviaire avec les clients du GPMLR, instance de coordination avec RFF<sup>29</sup>, ...

*Cette ambition se traduit également par l'amplification du développement des pratiques de rechargements maritimes de La Rochelle : il s'agit de positionner la « mer » comme alternative aux moyens terrestres pour les dessertes européennes à moyenne distance et de penser le report modal avec une approche plus large.* » : positionner le port comme plate forme d'éclatement maritime pour certaines marchandises (pâte à papier notamment), et de regroupement de conteneurs.

4- Garantir à notre territoire une activité portuaire durable : « Disposant d'une emprise au sol particulièrement restreinte, enclavé entre deux quartiers habités (La Pallice et Laleu), et faisant face à l'île de Ré (site inscrit) et à une zone maritime naturelle protégée (avec deux sites Natura 2000 en mer, et un projet de parc naturel marin), le développement du grand port maritime de La Rochelle ne pourra se faire sans une prise en compte accrue des enjeux sociétaux et environnementaux susceptibles d'être impactés par les

<sup>25</sup> Accostages plus fréquents en pleine charge des nouveaux navires transportant de la pâte à papier en vrac, passant de 5 à 25 jours par an.

<sup>26</sup> Passerelle empruntée par les véhicules pour entrer ou sortir d'un navire. Ro-Ro, de l'anglais « Roll-On, Roll-Off » littéralement « roule dedans, roule dehors », différent du chargement à la verticale par des grues.

<sup>27</sup> Le clapage est l'opération consistant à déverser en mer des substances, en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond. Souvent — par extension — le clapage désigne toute opération de rejet en mer de boues ou de solides. (définition Wikipedia).

L'autorisation dont bénéficie le GPMLR vient à échéance en 2019. Elle permet le clapage des sédiments du GPMLR sur le site du Laventin, site également utilisé pour d'autres clapages : en provenance de ports de pêche et de plaisance.

<sup>28</sup> Dont l'étude du contournement nord de l'agglomération de La Rochelle et le passage à double voie de la section Saint-Maixent/ Lusignan, dans le prochain CPER 2104-2020.

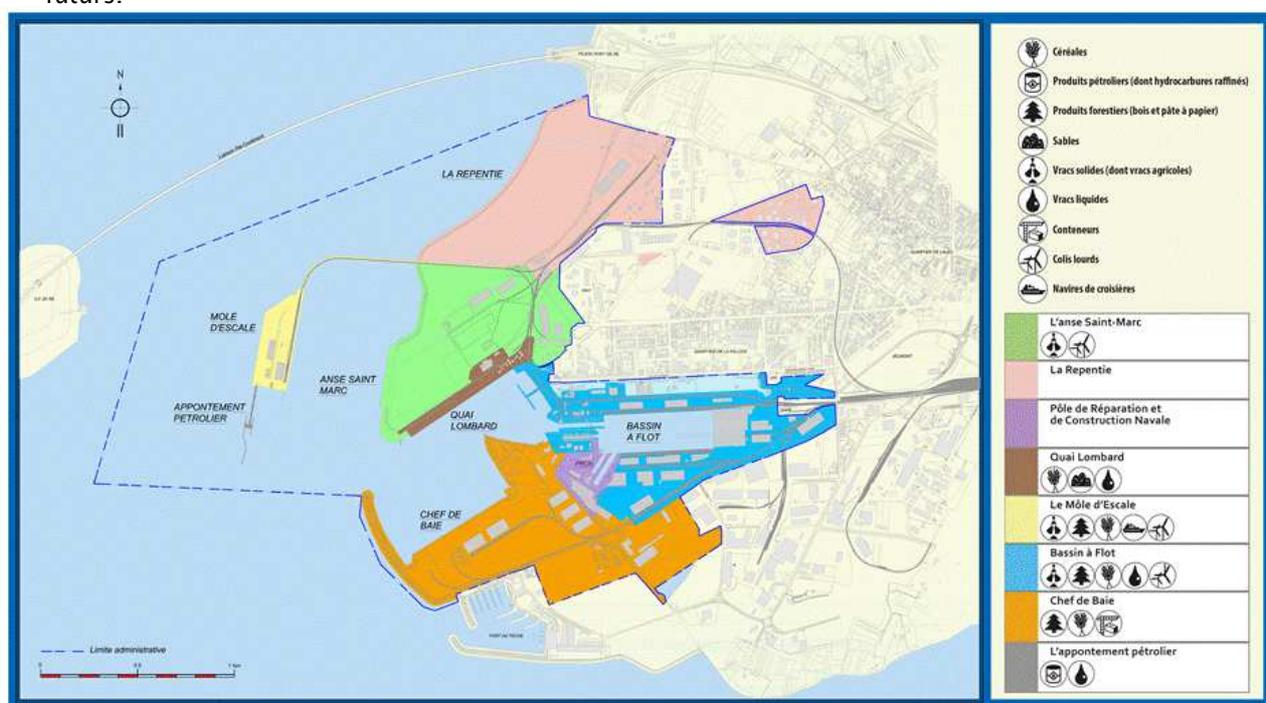
<sup>29</sup> RFF : Réseau ferré de France

aménagements et activités portuaires. Le Grand Port Maritime de La Rochelle souhaite au travers de cette ambition s'engager davantage avec l'ensemble des parties prenantes dans une démarche d'amélioration de la performance et de l'exemplarité sociétale, dans le but que les activités portuaires soient compétitives, transparentes et propres. » : préparation d'un plan de déplacement portuaire, déploiement en liaison avec la commune et la communauté d'agglomération d'un plan de mise en valeur des espaces, projet de prototype d'éolienne à fort rendement, production d'énergie éolienne avec exportation possible, site démonstrateur en mer face à la Repentie avec stockage d'énergie par une STEP (station de transfert par énergie de pompage), site de maintenance ; unité de traitement des sédiments de dragage à la Repentie, poursuite de la certification environnementale du GPMLR, plan de management environnemental élargi et ambition d'étendre la démarche de charte de développement durable du GPMLR à la place portuaire.

5 - Améliorer l'efficacité individuelle et collective de l'établissement : aucune des actions de cette orientation n'est rattachée aux volets 4 ou 5 du projet stratégique.

Pour l'Ae, l'agrégation choisie des très nombreuses actions du projet stratégique comporte nécessairement une part d'arbitraire. Une approche complémentaire pourrait distinguer :

- les actions se traduisant soit par des travaux (projets a priori soumis à étude d'impact) durant la période 2014-2019, soit par des investissements immatériels prenant effet durant cette période,
- les actions préparant l'avenir au-delà de 2019 : études, réflexions pouvant déboucher sur des projets futurs.



Les activités sur l'espace portuaire du GPMLR (Figure 11 du dossier d'évaluation environnementale)

### 1.3 Procédures relatives au projet stratégique et à son évaluation environnementale

Selon l'article R. 103-2 du code des ports maritimes, « le projet stratégique est présenté par le directoire au conseil de surveillance accompagné de l'avis du conseil de développement (...). Il est transmis aux ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget, après approbation du conseil de surveillance<sup>30</sup>».

Selon l'article R. 103-1 du code des ports maritimes, « le projet stratégique traite notamment :

- 1° Du positionnement stratégique et de la politique de développement de l'établissement ;
- 2° Des aspects économiques et financiers, notamment des moyens prévisionnels dont dispose l'établissement

<sup>30</sup> Cet article précise « A l'exception des 4° et 5° de l'article R. 103-1, il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision. Les 4° et 5° de l'article R. 103-1 sont révisés lorsque le positionnement stratégique ou politique de l'établissement le nécessite ».

*pour réaliser ses objectifs, des programmes d'investissements et de la politique d'intéressement des salariés ;*

*3° (...) des modalités retenues pour l'exploitation des outillages et du recours à des filiales ;*

*4° De la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 103-1<sup>31</sup>. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ;*

*5° Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial. »*

Les volets 4) et 5) du projet stratégique entrent dans les catégories de plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement, énumérés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement (rubrique 33), soumis à évaluation environnementale.

En application de l'article R. 122-21 du Code de l'environnement, le dossier transmis à l'Ae pour évaluation environnementale comporte « le projet de plan<sup>32</sup>, son rapport d'évaluation environnementale ainsi que « l'ensemble des pièces et avis exigés par les réglementations, et qui auront été rendus à la date de la saisine ».

Conformément au même article, l'Autorité environnementale est compétente pour formuler un avis sur cette évaluation environnementale (ou « rapport environnemental ») et le projet de plan.

Le projet stratégique a été élaboré par le port au terme d'un processus de concertation<sup>33</sup>, notamment avec les collectivités locales et les riverains, qui est présenté dans le rapport d'évaluation environnementale.

Une fois approuvé par le conseil de surveillance du GPMLR, le projet est mis à la disposition du public accompagné de son rapport d'évaluation environnementale et de l'avis de l'Ae.

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Le projet stratégique du GPMLR doit articuler des questions de développement économique, de risque industriel et d'urbanisation dans un contexte marqué par l'intrication historique du port dans le tissu urbain, la proximité d'espaces terrestres et marins remarquables et de faibles disponibilités foncières.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux à l'échelle locale induits par la mise en œuvre des actions du projet stratégique sont les suivants :

- l'impact de la navigation et des activités portuaires sur la qualité des eaux littorales et des habitats marins voisins en site Natura 2000 et dans un parc marin en projet ;
- les nuisances sonores, les pollutions de l'air (poussières,...) et les risques technologiques pour les riverains ;
- les risques naturels ;
- la pollution des sols et des sédiments ;
- l'impact sur le paysage du Pertuis d'Antioche entre l'île de Ré et le continent.

Par ailleurs, plusieurs ambitions stratégiques du GPMLR restent dépendantes du développement et de la gestion des infrastructures, notamment ferroviaires, de son hinterland. Les choix stratégiques accompagnent, voire orientent le développement de filières économiques de cet hinterland avec des incidences éventuelles sur l'environnement.

## **2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale**

Le rapport d'évaluation environnementale est d'une présentation claire, mais sa lecture approfondie est souvent rendue difficile par :

- le manque de plans ou d'extraits de carte en regard de textes citant des lieux (le cas le plus caricatural est la description littérale, avec coordonnées géographiques des accès nautiques du port, mais sans carte en vis-à-vis, p 107),
- la trop forte réduction de figures et de cartes en rendant la lecture difficile (p. 52 par exemple) voire

<sup>31</sup> Désormais, article L. 5312-13 du code des transports qui précise que le projet stratégique « comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels. »

<sup>32</sup> Donc, au cas d'espèce, les volets 4) et 5) du projet stratégique tels que présentés par le directoire du GPMLR à son conseil de surveillance.

<sup>33</sup> Avec notamment 2 ateliers : l'un avec les salariés du port, l'autre avec les parties prenantes : perception des enjeux, pertinence des orientations

impossible,

- l'absence dans certains cas de légende et/ou d'échelle,
- le fait que la mention d'interventions prévues n'est pas systématiquement assortie d'une référence à l'action du projet stratégique à laquelle elles appartiennent,
- la répétition de tableaux avec des cases colorées traitant à plusieurs reprises des informations similaires.

Un glossaire serait utile pour rappeler la définition des nombreux termes techniques employés (côte CM<sup>34</sup> par exemple), termes parfois empruntés à l'anglais.

## **2.1 Présentation des objectifs du projet stratégique, de son contenu et de son articulation avec d'autres plans ou programmes**

### **2.1.1 Objectifs et contenu**

Les objectifs du projet stratégique sont clairement présentés.

### **2.1.2 Articulation avec les autres plans, documents et programmes**

Le rapport d'évaluation respecte formellement cette obligation en constatant le plus souvent une absence de contradiction de principe entre les objectifs généraux de différents documents et programmes existants et ceux du projet stratégique. Il souligne la contribution active du GMLR à certains programmes (SNIT<sup>35</sup>, SRCAE<sup>36</sup> de Poitou-Charentes, PCET<sup>37</sup> de la communauté d'agglomération de La Rochelle par exemple).

La conclusion sur la compatibilité avec les objectifs du schéma de cohérence territoriale (SCOT) approuvé en avril 2011 repose sur des généralités. Une analyse du contenu du SCOT (texte, cartes) portant sur le port, ses dessertes routières et ferroviaires et leurs abords permettrait de conforter cette conclusion.

***L'Ae recommande de préciser l'analyse du contenu du SCOT sur l'espace portuaire, ses dessertes routières et ferroviaires et sur leurs abords.***

Le rapport mentionne p. 21 les dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) de la communauté d'agglomération de La Rochelle approuvé le 5 juillet 2013 concernant l'espace portuaire et ses zones d'extension envisagées (terre plein des Mouettes au sud : sabliers, et secteur des Leumonts à l'est : plateforme logistique). Il en ressort que le PLU ne fait pas obstacle aux actions du projet stratégique. Une rédaction du PLU serait toutefois, selon le rapport, susceptible de faire obstacle au site démonstrateur d'éoliennes projeté dans la zone maritime de la Repentie : « *A noter toutefois qu'il est précisé dans le PLU (paragraphe sur les énergies renouvelables), que le développement de l'éolien sur l'espace marin semble exclu en Charente - Maritime en raison de la présence de zones de protection spéciale (ZPS, Natura 2000) couvrant l'ensemble de l'espace concerné.* ». L'absence de citation précise ne permet pas de déterminer si le passage évoqué du PLU est ou non prescriptif. Ce point reste à clarifier.

Des extraits des cartes du PLU, avec localisation des sites mentionnés faciliteraient la compréhension du texte.

***L'Ae recommande de préciser la compatibilité du projet d'éolienne en mer face à la Repentie avec le PLU et d'illustrer le texte du rapport par des extraits de cartes du PLU.***

Le rapport conclut p. 27 à une compatibilité du projet stratégique avec les objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire Bretagne (SDAGE) après en avoir énuméré les seules orientations et non les dispositions qui devront être respectées lors de la réalisation des projets. Les objectifs assignés par le SDAGE aux masses d'eau potentiellement affectées par le port et les activités induites ne sont pas rappelés. Ils ne sont que sommairement mentionnés au § 2.4.1.3 (état initial) comme « objectifs DCE<sup>38</sup> » qualifiés d'« opportunités ».

***L'Ae recommande d'explicitier la compatibilité du projet stratégique avec les prescriptions du SDAGE Loire Bretagne et avec les objectifs assignés par le SDAGE aux deux masses d'eau littorales et souterraines concernées par l'activité du GMLR.***

Le rapport souligne p. 29 l'importance du risque de submersion marine, objet d'un futur plan de prévention

<sup>34</sup> La cote marine, CM, utilisée par les cartes marines a son zéro au niveau théoriquement atteint par les plus basses mers astronomiques.

<sup>35</sup> SRCAE : schéma régional climat, air, énergie

<sup>36</sup> SNIT : schéma national des infrastructures de transport

<sup>37</sup> PCET : plan climat énergie territorial

<sup>38</sup> Directive cadre sur l'eau

des risques naturels (PPRn). Un risque fort est en particulier identifié au droit de la digue de Chef de Baie, là où le projet stratégique prévoit d'implanter des silos à céréales. Le rapport indique que « *les prescriptions d'urbanisme associées à ces secteurs devront être prises en compte* ». Ce rappel du règlement mériterait d'être illustré par un extrait de plan et explicité par une indication des prescriptions en cause, même si elles sont encore à l'état de projet. Les rapporteurs ont été informés de l'intention du port de remblayer le secteur concerné. Les incidences de ce remblaiement devront être évaluées lors de l'étude d'impact du projet de silos.

De même, le rapport n'apporte pas d'élément sur la localisation des établissements industriels concernés (pas de précision sur leur situation par rapport aux emprises portuaires) et le contenu des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) permettant de s'assurer de la compatibilité, affirmée p. 30, du projet stratégique avec les dispositions des 3 PPRT approuvés<sup>39</sup> concernant 4 établissements industriels.

***L'Ae recommande d'étayer, par des extraits des cartes et des textes des PPR approuvés, les conclusions sur une compatibilité avec ces plans du projet stratégique et notamment des actions projetées dans leurs périmètres.***

La compatibilité avec le projet de plan d'actions pour le milieu marin (PAMM) « Golfe de Gascogne » est affirmée dans le rapport sur la base de considérations assez générales<sup>40</sup>. Cette conclusion mériterait d'être étayée par la présentation des mesures du projet de PAMM concernant directement l'activité portuaire et de leur prise en compte dans le projet stratégique (mesures sur le clapage par exemple<sup>41</sup>).

Le parc naturel marin de l'Estuaire de la Gironde et des Pertuis Charentais dont le projet a été soumis à enquête publique en août et septembre 2011<sup>42</sup> est présenté p. 32 avec son périmètre et ses grandes orientations de gestion. Le rapport souligne que le GPMLR est « *largement impliqué dans le processus de création de ce futur parc naturel marin, et est candidat pour siéger au conseil de gestion de ce parc.* ». L'Ae note qu'avec l'accord du GPMLR, son plan d'eau est inclus dans le périmètre du futur parc.

## **2.2 Analyse de l'état initial et de ses perspectives d'évolution**

### **2.2.1 Etat initial de l'environnement**

L'état initial est présenté selon 11 « dimensions environnementales », qui sont reprises ci-après dans le présent avis. Leur libellé n'est toutefois pas toujours stable (« Qualité des masses d'eau souterraines et côtières » p. 46, puis « Qualité de la ressource en eau et du milieu marin » p 119).

Pour l'Ae, ces « dimensions » sont adaptées pour la description de l'espace portuaire et de son voisinage immédiat (zone côtière), comme présenté pp 47 et 48 (avec notamment la dimension « usages maritimes » prégnants au voisinage du port). Cependant, les effets indirects du port et de sa stratégie sur son hinterland portent sur les infrastructures de transport, le développement de certaines filières économiques et la localisation des activités correspondantes qui peuvent à leur tour agir sur d'autres dimensions environnementales, comme la consommation d'espaces ou leur fragmentation, et porter sur d'autres usages que les usages maritimes. Ils ne se limitent pas à la dimension, pertinente, « changement climatique et gaz à effet de serre » analysée dans le rapport.

La présentation de ces « dimensions » est toutefois très sommaire, ce qui est, pour l'Ae, proportionné pour la description de l'hinterland. Une description plus précise de certaines « dimensions » dans la zone côtière serait utile ou, à défaut, des renvois vers les informations disponibles facilitant leur accès pour le lecteur intéressé (par exemple, la description des deux masses d'eau du site du port ou celle des deux sites Natura 2000 voisins).

Pour chaque « dimension », un bilan est établi mettant en regard des menaces identifiées (internes et externes au port) et des « opportunités » contrecarrant ces menaces et qui semblent réunir des actions en cours du port ou d'autres acteurs, mais aussi des actions projetées. Le niveau de sensibilité de la dimension, indépendamment du projet stratégique, est apprécié à dire d'expert. Des « enjeux majeurs pour le projet stratégique » sont ensuite identifiés, enjeux que l'Ae comprend comme l'expression de ce qu'il conviendrait de faire dans le territoire concerné et notamment dans le projet stratégique.

Une seconde hiérarchisation des dimensions environnementales est opérée à partir d'une cotation de l'influence prévue de chacun des 13 défis retenus sur cette dimension, ce qui anticipe sur l'analyse des effets du projet opérée au chapitre 4 du rapport environnemental.

<sup>39</sup> PPRT GRATECAP approuvé le 1er mars 2011, RHODIA 17 le 10 avril 2013, PICOTY et SDLP le 26 décembre 2013.

<sup>40</sup> « *Souci permanent d'exemplarité sociétale et par conséquent dans le respect de l'environnement marin et des autres activités liées à la mer existantes au droit du site portuaire* » ; « *orientations de développement et actions envisagées (...) choisies afin d'éviter toute emprise supplémentaire sur le domaine public maritime et de mieux maîtriser les impacts environnementaux* », « *respect croissant des considérations environnementales* ».

<sup>41</sup> Programme de mesures du projet de PAMM p 103 et suivantes.

<sup>42</sup> Le 8 juin 2014, lors de la création du parc naturel marin d'Arcachon, la ministre chargée de l'environnement a affirmé son intention de relancer la création de ce parc.

La synthèse p. 119 met ainsi en évidence que sur des dimensions très sensibles à l'échelon local, le projet stratégique n'aurait, à dire d'expert, qu'une influence moyenne (qualité de l'eau, qualité des sédiments, biodiversité, santé humaine), une influence forte étant par ailleurs identifiée sur les gaz à effets de serre.

***L'Ae recommande de préciser les notions d'« opportunités » et d'« enjeux majeurs » employées dans le bilan par dimension environnementale de l'état des lieux.***

### **2.2.2 Les perspectives d'évolution du territoire, sans le projet stratégique**

Le rapport d'évaluation environnementale présente au § 2.5 un scénario au fil de l'eau, en soulignant, à juste titre pour l'Ae, que d'autres plans et programmes encadrent le développement du port et des territoires.

L'exposé des tendances générales du rapport met en évidence les inflexions favorables à l'environnement apportées par le deuxième projet stratégique face à un état initial et à une évolution tendancielle présentant des aspects préoccupants.

Ainsi, à l'échelle locale, le rapport environnemental indique que pour les milieux naturels, avec le scénario tendanciel : *« l'augmentation attendue du trafic maritime liée au développement des activités du port peut générer une pression supplémentaire sur la qualité du milieu marin (augmentation du trafic, risque d'incidents/collision, avaries sur les navires, pollution accidentelle, etc. »* alors que le projet stratégique permet de renforcer des actions correctrices (charte de développement durable de la place portuaire, offre de GNL - gaz naturel liquéfié). Il en va de même pour la dégradation tendancielle de la qualité de l'air<sup>43</sup>, alors que le projet stratégique contrecarre cette tendance par certaines de ses actions, par exemple en diminuant les distances de brouettage dans le port et en favorisant le report modal. Il en va aussi ainsi pour la consommation d'espaces y compris naturels, pour la gestion des sédiments de dragage, la prévention des risques ou les émissions de gaz à effet de serre : les tendances défavorables seront, selon le rapport environnemental, corrigées par le projet.

A l'échelle des grands territoires, le rapport environnemental indique que, grâce au deuxième projet stratégique, seront assurés par rapport au scénario tendanciel, le maintien ou le développement de la compétitivité de certaines filières, un meilleur report modal, un bilan carbone plus favorable ; de plus, des impacts indirects seront évités avec un moindre développement de ports concurrents (consommation d'espaces naturels, dragages plus importants dans des ports ne bénéficiant pas de l'atout d'un chenal aussi accessible que celui de La Rochelle : *« dragage de sédiments pénalisant sur le milieu marin dans le cas d'opérations de clapage en mer »*).

## **2.3 Exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement, et des raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées**

Le rapport d'évaluation environnementale dans son § 3 indique que *« les alternatives envisagées dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique 2014 - 2019 traitant de l'aménagement et du développement des filières du port, sont particulièrement restreintes (peu de marge de manœuvre) »*, les opportunités d'extension à terre ou en mer exploitables par le projet étant faibles.

Il présente de manière didactique les choix opérés dans l'élaboration du schéma d'aménagement durable à partir des lignes directrices :

- *« Rationaliser la consommation d'espaces supplémentaires pour accueillir de nouvelles activités portuaires (les extensions sur le milieu marin et/ou sur des sites naturels terrestres ont été écartées<sup>44</sup>),*
- *Densifier et/ou augmenter la valeur ajoutée des espaces portuaires (optimisation de l'occupation de la surface au sol),*
- *Limiter les nuisances, en particulier pour les habitants du quartier de La Pallice (éloignement des activités portuaires sources de production de poussières, ou de nuisances sonores),*
- *Adopter une posture prospective en faveur de l'accueil et du développement des énergies*

<sup>43</sup> *« A l'échelle de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, la voiture est le mode de déplacement prédominant et le trafic ne cesse d'augmenter en raison notamment de la croissance démographique, de la dispersion de l'urbanisation et de l'allongement des trajets domicile - travail (saturation de la rocade notamment). De la même façon, une augmentation du trafic routier (poids lourds et convois exceptionnels) et des activités de manutention (céréales en particulier) et de brouettage peut raisonnablement être attendue en lien avec le développement des activités portuaires, et ainsi contribuer à la dégradation de la qualité de l'air (dépassement des seuils réglementaires). »*

<sup>44</sup> Des extensions terrestres sont toutefois programmées ainsi que l'implantation en mer d'un site d'éoliennes expérimentales.

*renouvelables (éoliennes, photovoltaïque, biomasse, ...),*

- *Et enfin, renforcer l'investissement du port en faveur du report modal.* »

Sont ainsi présentés les scénarios envisagés pour la réorganisation des activités sablières, l'affectation de nouveaux espaces dédiés à la filière céréales ou à la filière énergies renouvelables et les raisons de chaque option retenue. Cette présentation permet de mieux comprendre la consistance et les impacts de ces installations. Par exemple, ce n'est que dans ce paragraphe que le « *site de valorisation des sédiments* » de la Repentie est présenté comme devant accueillir à la fois les sédiments du port qui sont trop pollués pour être clapés<sup>45</sup>, mais aussi « *de maîtres d'ouvrages locaux partenaires de ce projet* ». (voir § 2.4.2 ci après)

## **2.4 Analyse des effets probables du deuxième projet stratégique et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts**

L'analyse des effets notables probables sur l'environnement de la mise en œuvre des volets 4 et 5 du deuxième projet stratégique est conduite selon les 11 dimensions environnementales retenues et qualifiées dans l'état initial avec une présentation des effets positifs, puis des effets négatifs des actions pertinentes pour chacune des dimensions du projet. Une cotation en 6 classes des incidences de chaque action débouche sur un « effet global » sur la dimension.

La cotation intègre la notion de « maîtrise » des incidences négatives par le projet stratégique. L'application de cette cotation binaire (maîtrisé ou non) traduit une très grande confiance dans la bonne fin et l'efficacité des actions contenues dans le projet : en effet la totalité des incidences seront, selon le rapport, maîtrisées. Ceci traduit une cohérence interne de la présentation du projet entre actions de développement et actions correctives.

Une cotation non binaire de la maîtrise aurait probablement permis d'identifier les actions de développement du port et des activités portuaires méritant une attention particulière dans la définition des mesures de réduction d'impacts puis de suivi.

Le mode de qualification de l'effet global à partir des impacts de chaque action n'est pas indiqué dans le rapport. Dans le tableau de synthèse p. 163, le vert domine avec des effets positifs du plan sur huit dimensions, neutres sur une et négatifs mais maîtrisés sur deux (consommation d'eau et d'énergie du port et autres usages maritimes.)

***L'Ae recommande d'affiner la notion de maîtrise des impacts des actions du projet et d'explicitier le mode de cotation des effets globaux des actions du projet sur les différentes dimensions environnementales.***

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation présentées au chapitre 5 traitent à la fois « *des mesures d'ores et déjà prises dans le cadre du projet stratégique ou à mettre en œuvre ultérieurement.* »

Un long tableau p. 173 et suivantes présente pour chacune des dimensions environnementales en face des risques identifiés lors de l'état des lieux (et des actions les générant), des mesures d'évitement et de réduction résultant pour leur grande majorité d'autres actions du plan.

Dans les mesures envisagées hors actions du plan, figurent :

- En évitement : s'agissant de la gestion et de la valorisation des déchets « étudier la possibilité de favoriser la réduction à la source au sein de la communauté portuaire ». Pour l'Ae, cette action de réduction à la source pourrait utilement être intégrée au projet stratégique (voir § 2.4.9 ci après).
- En compensation ou accompagnement : plusieurs mesures sont envisagées dont :
  - o Partenariat pour mieux qualifier la présence d'espèces marines protégées dans la zone du port, ce qui pour l'Ae constitue une mesure d'accompagnement et non la compensation d'un impact comme indiqué p. 171, pouvant déboucher sur la proposition de « *mesures individuelles de réduction des impacts pour les abords du port* » dont la nature pourrait utilement être précisée,
  - o Procéder à une étude des bruits cumulés à l'ensemble des activités portuaires,
  - o Etudier la possibilité de mener une étude paysagère à l'échelle du port. Pour l'Ae, le GPMLR devrait être en mesure de faire réaliser cette étude dans le cadre de son deuxième projet stratégique (voir § 2.4.7 ci après).

***L'Ae recommande de confirmer l'engagement du GPMLR de mettre en œuvre l'ensemble des mesures décrites dans le rapport environnemental.***

Le projet stratégique s'attache à rationaliser les activités sur des zones portuaires déjà utilisées, et à y

<sup>45</sup> L'emploi des mots « *des sédiments* » (et non pas « *de sédiments* ») dans le libellé de l'action 32 « *Installer une unité de traitement des sédiments de dragage à la Repentie* » pouvait conduire le lecteur à considérer que tous les sédiments du port y seraient traités, mettant ainsi fin au clapage en mer.

densifier les activités, évitant ainsi la création de nouvelles emprises sur le milieu naturel marin<sup>46</sup>. L'évaluation environnementale met en avant de façon récurrente l'intégration du développement durable au cœur du projet stratégique et l'intention du GPMLR de renforcer la prise en compte de l'environnement dans l'ensemble des activités portuaires et plus globalement sur la totalité de l'aire portuaire, ce qui se traduit notamment par la valorisation des sédiments lors des travaux ou le suivi des sédiments dragués ainsi que par le développement des énergies renouvelables (pose de panneaux photovoltaïques sur les hangars, production d'énergie éolienne au nord de La Repentie) et par un report modal accru (objectif de 15 % de part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2020).

L'Ae considère que l'action 33 visant à établir une charte de développement durable, non plus du seul GPMLR, mais de l'ensemble de la place portuaire, partagée avec l'Union Maritime de La Rochelle, est une initiative particulièrement intéressante qui mérite d'être soulignée.

Toutefois, l'analyse des effets négatifs du projet stratégique dans le rapport environnemental aurait mérité d'être plus approfondie en soi (Cf. ci-après) et dans sa dimension relative aux impacts cumulés.

***L'Ae recommande d'approfondir l'analyse du cumul des impacts négatifs du projet stratégique avec ceux d'autres plans, programmes ou projets.***

#### **2.4.1 Qualité de la ressource en eau et des milieux marins.**

Le GPMLR se situe à proximité de plusieurs sites particulièrement sensibles à la qualité de l'eau (plages, sites conchylicoles, lieux de pêche de loisirs et professionnelle), dont des zones naturelles protégées (deux sites Natura 2000 en mer, deux ZNIEFF<sup>47</sup>, un espace naturel sensible). Le plan d'eau du port est par ailleurs intégré dans le périmètre du futur parc marin.

Il est donc essentiel de maintenir une bonne qualité de l'eau et des milieux marins et de prévenir les pollutions chroniques et accidentelles liées notamment à l'augmentation des activités portuaires. Le document indique qu'un suivi est réalisé de façon régulière.

L'Ae note que les opérations de création du nouveau quai de Chef de Baie, qui nécessitent un déroctage sur un mètre du bassin, et du deuxième quai de l'Anse Saint-Marc, généreront un panache turbide au moment des travaux et lors des opérations de dragage d'entretien. Ce point devra être pris en compte dans les dossiers d'autorisation.

L'étude conclut que 5 actions auront des « incidences indirectement positives » et 8 des « incidences indirectement négatives et maîtrisées ». Toutefois, les effets de l'augmentation du trafic maritime et du tonnage des navires, qui pourrait être à l'origine d'une augmentation des pollutions des eaux littorales ou de dérangement de la faune marine, mériteraient une analyse plus approfondie.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets de l'augmentation du trafic maritime et du tonnage des navires, sur les eaux littorales et les milieux naturels.***

#### **2.4.2 Qualité des sols, sous-sols et sédiments**

Le GPMLR s'inscrit dans un site où se sont historiquement succédé de nombreuses activités industrielles potentiellement polluantes impliquant la réalisation d'un diagnostic pour chaque opération nécessitant des terrassements. Il tient compte de la nature des sols et sous-sols dans l'affectation spatiale des activités portuaires, qui pour certaines seront repositionnées (filières « céréales » et « sabliers »), et qui pour d'autres seront nouvellement accueillies (éolien off shore et colis lourds sur le site de la Repentie ; logistique sur le site de Jeumont). L'Ae note toutefois qu'il n'existe aucune carte des sols et des sous-sols pollués, même non exhaustive mais qui pourrait être complétée au fur et à mesure des analyses effectuées.

***L'Ae recommande de compléter le projet stratégique par une action portant sur la réalisation d'une carte des sols et des sous-sols pollués.***

Des sédiments portuaires, sont régulièrement dragués pour assurer le maintien de la capacité nautique du port<sup>48</sup> et il est assuré un suivi annuel de leurs caractéristiques physico-chimiques. Le dossier précise que les sédiments qui sont dragués et immergés sur le site du Lavardin, situé à la sortie de la Baie de la Rochelle, à 5,3 km au sud-ouest de la pointe de Chef de Baie, entre la pointe des Minimés et la pointe de Chauveau sur l'île de Ré et reconnu pour ses capacités de dispersion et enclavé dans une zone Natura 2000, présentent une qualité conforme à l'autorisation de clapage en mer.

L'arrêté d'autorisation interdit le dragage de certains bassins en raison de la pollution des sédiments. Le projet stratégique prévoit la création d'une unité de traitement de tels sédiments à la Repentie qui traiterait

<sup>46</sup> A l'exception de l'implantation d'éoliennes expérimentales face à la Repentie

<sup>47</sup> ZNIEFF : zones naturelle d'intérêt faunistique et floristique

<sup>48</sup> Le rapport environnemental indique p 57 que le prévisionnel des dragages d'entretien pour 2014 est de l'ordre de 250 000 m<sup>3</sup> avec un effort important sur le secteur Chef de Baie (124 000 m<sup>3</sup> environ) et de l'Anse St Marc et accès Sud (68 000 m<sup>3</sup>). Les autres secteurs concernés sont le quai Lombard, le port de service, ainsi que les appointements pétroliers (57 000 m<sup>3</sup>). Il précise que les volumes à draguer annuellement sont susceptibles d'augmenter.

également des sédiments « de maîtres d'ouvrages locaux partenaires de ce projet ». Les sédiments retraités seront, selon le rapport, valorisés en matériaux de remblaiement sur le site de la Repentie. Le rapport ne précise pas si cette activité est compatible, s'agissant de sédiments susceptibles d'être qualifiés de déchets dangereux, avec le statut actuel d'installation de stockage de déchets inertes du site de la Repentie (cf. § 2.4.9 ci après)

Le projet stratégique prévoit par ailleurs la valorisation sur place des déblais inertes issus du déroctage (création de merlons paysagers dans l'enceinte du port, remblaiement du casier de la Repentie dans le cadre de l'installation de stockage de déchets inertes).

Le risque potentiel de contamination des sols, sous-sols et sédiments du fait de l'augmentation des activités portuaires n'est que succinctement décrit.

**L'Ae recommande :**

- **de développer l'analyse des effets de l'augmentation des activités portuaires sur la qualité des sols, sous-sols et sédiments et sur la capacité d'accueil du site d'immersion du Lavardin,**
- **de préciser le régime juridique prévu pour l'unité de traitement de sédiments projetée à la Repentie, compte tenu de la qualité des sédiments à traiter puis déposés après traitement, qu'ils proviennent du dragage du port ou qu'ils soient apportés par d'autres partenaires du projet,**
- **d'identifier les incidences prévisibles sur l'environnement de cette unité et du dépôt des produits qui en sont issus.**

### **2.4.3 Risques naturels**

L'espace portuaire est exposé au risque de submersion marine et au risque d'érosion du littoral. S'agissant de la submersion marine, l'Ae note que les secteurs de l'aire portuaire où sont prévues plusieurs actions du présent projet stratégique sont situés en zone d'aléa modéré à fort (terminal Chef de Baie) et sont inclus dans la zone inondable pour un évènement de type Xynthia+20 cm. Comme indiqué au §2.1.2, le projet stratégique devra intégrer les prescriptions du futur plan de prévention des risques naturels littoraux actuellement en cours d'élaboration. L'Ae a noté que le schéma d'aménagement durable du projet stratégique prévoit la construction de silos au droit de la digue de Chef de Baie sur un secteur localement identifié en aléa fort pour la submersion marine. Il conviendra de démontrer leur compatibilité avec les objectifs de prévention des risques sur les personnes et les biens.

**L'Ae recommande de démontrer que les actions du projet stratégique prévues en zone d'aléa fort pour la submersion marine sont compatibles avec cet aléa et n'aggravent pas les risques.**

### **2.4.4 Changement climatique et gaz à effet de serre**

Le GPMLR est au cœur d'un système de transports et son projet stratégique se doit de contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). L'Ae note avec intérêt les différents éléments du projet stratégique qui concourent à ces objectifs et qui sont valorisés à juste titre dans le dossier.

### **2.4.5 Patrimoine naturel et biodiversité**

La démarche de gestion économe de l'espace portuaire et de son optimisation se traduit par la quasi absence de nouvelle extension sur le milieu marin et par des extensions foncières limitées sur quelques secteurs déjà anthropisés, notamment au sud de Chef de Baie. Toutefois, le développement du trafic (tonnage transporté) et les actions prévus dans le cadre du projet stratégique pourraient accroître la pression sur les espèces et sur les habitats naturels et en particulier :

- les chauves-souris et les oiseaux (impact des éoliennes, notamment lors de mouvements migratoires)
- les milieux côtiers et les peuplements marins proches du littoral,
- les milieux marins plus au large, où l'augmentation du trafic pourra dégrader les habitats à enjeux identifiés (vasières infralittorales,...) et affecter la faune marine (mammifères marins) évoluant dans ce secteur (Pertuis breton et Pertuis charentais).

Si la mise en oeuvre des actions d'amélioration de la sécurité maritime et de prévention et de gestion de la pollution permettra une certaine maîtrise de ces impacts sur le milieu marin, l'analyse ne permet pas de conclure à l'absence d'impact négatif sur les milieux naturels marins et sur certaines espèces animales ou végétales.

**L'Ae recommande que les études d'impact des projets encadrés par le projet stratégique apportent une attention particulière à la maîtrise de leurs impacts directs ou indirects sur les milieux naturels marins.**

Les ports sont des portes d'entrée privilégiées d'espèces invasives (flore, faune...), par les eaux de ballast, par les marchandises importées,...

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de rappeler les mesures prises et à prendre pour limiter le risque d'introduction d'espèces invasives.***

#### **2.4.6 Santé humaine**

La qualité de l'air et l'ambiance sonore sont des enjeux majeurs pour les riverains enclavés dans l'espace portuaire.

Le dossier comporte une cartographie de l'environnement sonore réalisée par Communauté d'Agglomération de La Rochelle qui indique que dans les zones exposées au bruit cumulé de différentes sources en période nocturne (22h – 6H) aucun niveau sonore industriel n'est supérieur à 60 dB(A) dans l'enceinte portuaire, et que seul l'axe routier RN 537 et l'embranchement de la RN 237 permettant d'accéder aux quartiers de Laleu, La Pallice et Mireuil, présentent des niveaux sonores compris entre 60 et 65dB(A). Le projet stratégique du GPMLR a engagé des actions visant à améliorer la qualité sonore en déplaçant notamment l'accès Montcalm vers le Bouquet de la Grye (plus éloigné des habitations) et en donnant des consignes au gestionnaire des infrastructures de faire procéder au préchauffage des motrices, quand cela est possible, dans une partie du faisceau ferroviaire plus éloigné des habitations.

Le GPMLR a installé une station de mesure de la qualité de l'air, à l'interface du port et du quartier de La Pallice, qui vient compléter le dispositif de mesures existant géré par ATMO Poitou-Charentes à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Le projet stratégique prend en compte l'objectif de qualité de l'air et notamment celui de réduction des poussières liées aux activités portuaires par des actions telles que l'éloignement des activités émettrices de poussières des habitations ou la modernisation des installations avec des trémies couvertes.

***L'Ae recommande que les études d'impact des projets encadrés par le projet stratégique apportent une attention particulière à la maîtrise de leurs impacts directs ou indirects sur la qualité de l'air et notamment la pollution par les poussières.***

***L'Ae note que l'effet des vibrations liées au transport par voie ferrée n'a pas été analysé, elle recommande qu'il le soit eu égard à l'augmentation envisagée du fret ferroviaire.***

#### **2.4.7 Patrimoine paysager, culturel et historique**

Le GPMLR fait face à l'île de Ré (site inscrit<sup>49</sup> selon le rapport d'évaluation environnementale<sup>50</sup>) d'où il est particulièrement visible de jour comme de nuit. Il compte par ailleurs à l'intérieur de son espace portuaire une ZPPAUP<sup>51</sup> (ancienne base navale sous-marine) et plusieurs éléments témoins de la dernière guerre mondiale (viaduc du môle d'escale, blockhaus, ...).

Si le projet stratégique s'attache à améliorer l'insertion paysagère des infrastructures portuaires dans l'interface ville-port, il reste, pour l'Ae, des marges de progrès, avec notamment la réalisation d'une étude paysagère d'ensemble évoquée dans le rapport parmi les mesures d'accompagnement envisageables. Par ailleurs, l'aménagement de nouvelles infrastructures sur des secteurs actuellement non exploités (La Repentie, Terre-pleins des Mouettes, site de Jeumont ou le terminal de Chef de Baie) modifiera le paysage, notamment la vision du trait de côte, au droit de la Repentie (site d'expérimentation pour les éoliennes offshore) et de Chef de Baie (construction de silos pour la filière céréalière). Cette question mériterait d'être approfondie pour proposer des solutions d'intégration ou de valorisation paysagère des nouvelles installations.

***L'Ae recommande de compléter le volet paysager de l'évaluation environnementale et d'intégrer dans le projet stratégique une étude paysagère conduite à l'échelle du port.***

#### **2.4.8 Risques technologiques**

L'espace portuaire comprend cinq établissements classés SEVESO seuil haut<sup>52</sup> dont quatre font l'objet de trois PPRT approuvés : BOREALIS GRATECAP (stockage et conditionnement d'engrais nitrates), société du dépôt de La Pallice – SDLP (dépôts d'hydrocarbures), PICOTY SA (dépôts d'hydrocarbures) et SOLVAY (site de production de chimie, spécialisé dans des fabrications à partir de terres rares). Il est de plus concerné par

<sup>49</sup> Site inscrit au titre de la loi de 1930 (article L.341-1) du code de l'environnement et qui vise à protéger des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général.

<sup>50</sup> Selon des informations en ligne (<http://atlas.observatoire-environnement.org/spip.php?article571>), l'île Ré est de plus largement couverte (80% de sa surface) par 5 sites classés (en particulier décret du 20 mars 2010 classant une partie de la commune de Rivedoux-Plage). Les franges côtières et les marais sont classés ainsi que le domaine public maritime correspondant. Classement opéré au titre de la même loi (articles L. L.341- 2 et suivants du code de l'environnement).

<sup>51</sup> ZPPAUP : zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager.

<sup>52</sup> Du nom de la ville d'Italie où un grave accident industriel avec rejet de dioxines dans l'environnement a eu lieu en 1976, la directive dite SEVESO a été modifiée à diverses reprises et son champ a été progressivement étendu. La directive 96/82/CE concerne la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses appelée directive SEVESO 2. Au 1<sup>er</sup> juin 2015, cette dernière est remplacée par la directive Seveso 3 2012/18/UE du 4 juillet 2012. Elle a été transposée en droit français et codifiée dans le code de l'environnement.

plusieurs itinéraires de transport de matières dangereuses. Ces questions sont traitées dans chacun des dossiers d'installations classées pour la protection de l'environnement.

L'Ae considère que la prévention des risques accidentels liés à la proximité, à première vue surprenante, sur le môle d'escale, entre des passagers des navires de croisière et les canalisations issues de l'apportement pétrolier voisin n'est pas suffisamment traitée dans l'évaluation environnementale.

***L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental par une évaluation des risques accidentels du fait de la proximité de l'accueil de navires transportant des hydrocarbures et de navires de croisière.***

#### **2.4.9 Gestion des déchets**

Le Grand Port Maritime de La Rochelle est équipé d'une installation de stockage de déchets inertes située sur la zone de la Repentie (remblaiement du site avant sa valorisation). En 2013, plus de 365 000 tonnes de déchets inertes en provenance du département de la Charente Maritime ont été apportés permettant de combler progressivement cet espace.

S'agissant des déchets produits sur l'espace portuaire, il est indiqué qu'un suivi quantitatif est établi chaque année et que le projet stratégique du GPMLR vise à les réduire à la source. Toutefois, une hausse globale de la quantité de ces déchets est à envisager du fait de l'augmentation de l'activité portuaire, de l'installation de nouvelles activités (« refit »<sup>53</sup> et réparation des navires) et de l'augmentation de la capacité d'accueil des navires qui ne semble que partiellement prise en compte dans l'évaluation environnementale. Elle ne paraît pas parfaitement prise en compte dans le dossier.

***L'Ae recommande de compléter le volet gestion des déchets de l'évaluation environnementale, en prenant mieux en compte l'augmentation de la capacité d'accueil des navires.***

#### **2.4.10 Consommation d'eau et d'énergie**

La maîtrise de la consommation d'eau, d'énergie et de carburant est un enjeu important pour le GPMLR qui conformément à sa charte de développement durable, s'est engagé sur des cibles quantifiées, à réduire ses consommations, en carburant, électricité et eau pour ses différentes activités situées dans l'espace portuaire et qui réalise un suivi de ces consommations.

#### **2.4.11 Autres usages maritimes**

Le Pertuis d'Antioche est l'accès principal aux différents ports de La Rochelle (commerce, pêche et plaisance), ainsi qu'aux ports de Rochefort et de Tonnay - Charente, via l'estuaire de la Charente. Le Coureau de la Pallice (passage entre l'île de Ré et le continent) et ses abords accueillent en plus du trafic maritime, de plaisance et de pêche, des activités conchylicoles et des sites touristiques où se pratiquent des activités de loisirs telles que la baignade, le nautisme et la pêche de loisir. Le GPMLR jouxte le plus grand port de plaisance de la côte Atlantique européenne (capacité d'accueil de 4 800 anneaux) La conchyliculture est la troisième activité économique du département et plusieurs sites sont situés à proximité de l'espace portuaire.

L'augmentation du nombre de navires au droit de la zone d'influence du GPMLR (commerce, pêche, plaisance) présente un risque potentiel de conflit d'usage, avec notamment la proximité entre la zone de mouillage d'attente des navires et un site potentiel de développement de la conchyliculture.

## **2.5 Evaluation des incidences Natura 2000**

Deux sites Natura 2000<sup>54</sup> en mer sont situés au droit de l'espace portuaire, mais en l'excluant tout comme le site d'immersion du Lavardin. Il s'agit du site d'importance communautaire FR5400469 « SIC des Pertuis charentais » et de la zone de protection spéciale « ZPS FR5412026 « Pertuis Charentais - Rochebonne ». L'Ae note que la zone d'attente des navires, située au sud de l'île de Ré, et les abords du site d'immersion du Lavardin, zone de clapage des sédiments portuaires, se situent dans l'emprise de ces deux sites Natura 2000. A ce jour, les DOCOB (documents d'objectifs) ne sont pas encore réalisés.

Comme indiqué dans le rapport environnemental, le projet stratégique pourrait avoir une influence négative directe ou indirecte sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire et notamment accroître le dérangement de la faune, les risques de contamination du milieu par des substances polluantes et les macrodéchets, voire le nombre d'échouage de mammifères marins suite à une collision avec un navire. De

<sup>53</sup> Restauration d'un navire, généralement pour la plaisance

<sup>54</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

même, le développement des activités portuaires et l'augmentation du trafic maritime générée par ces dernières induiront des nuisances sonores susceptibles de perturber les mammifères marins, ainsi que les oiseaux présents sur l'enceinte portuaire.

Le rapport d'évaluation indique p 169, à juste titre selon l'Ae, qu'une attention particulière devra être portée au risque de pollution accidentelle ou diffuse et qu'il convient d'acquérir « *une meilleure connaissance (et/ou suivi) des espèces communautaires marines susceptibles de croiser le chenal de navigation et/ou de se trouver sur les routes maritimes, présentant les plus fortes concentrations de navires venant ou à destination du GPMLR.* » Mais comme relevé précédemment, les actions pour acquérir ces connaissances sont présentées au conditionnel dans le rapport.

Le volet étude d'incidences Natura 2000 du rapport environnemental conclut que les activités identifiées dans le projet stratégique ne pourront présenter d'incidences directes ou indirectes sur les habitats et les espèces communautaires, qu'en cas de non maîtrise ou de non intervention sur les sources de dégradation ou de pollution des milieux. Pour l'Ae, une incertitude subsiste, liée au niveau de maîtrise effective des sources de dégradation, sur la conclusion à apporter par le GPMLR sur la subsistance ou non, une fois les mesures d'évitement et de réduction déployées, d'effets significatifs dommageables du projet stratégique sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation des deux sites Natura 2000, voisins, ceci avant toute mesure compensatoire éventuelle (articles L. 414-4 et R 414- 23 III et IV<sup>55</sup>).

***L'Ae recommande au GPMLR de conclure explicitement à l'absence ou non, d'effets significatifs dommageables du projet stratégique sur le réseau Natura 2000, une fois les sources de dégradation et de pollution des milieux identifiées et traitées, et les mesures d'évitement et de réduction prévues mises en œuvre, conformément à l'article R. 414-23 du code de l'environnement.***

## 2.6 Dispositif de suivi et d'évaluation

Le dispositif de suivi du projet est présenté au chapitre 6. Alors qu'une analyse de l'efficacité des mesures ERC<sup>56</sup> est annoncée p 179, le suivi porte sur l'efficacité de ces mesures.

Au-delà des dispositifs de suivi que le GPMLR a déjà mis en œuvre et dont les résultats sont mis à disposition du public chaque année dans le cadre des bilans du suivi environnemental ou de la charte de développement durable<sup>57</sup>, des suivis complémentaires<sup>58</sup> « *peuvent être proposés* ». La plupart résultent d'actions du projet stratégique. Un tableau présente par dimension environnementale, les incidences évaluées, les indicateurs rendant compte de l'efficacité de la mesure, les dispositifs existants ou prévus dans les actions du projet, et enfin des dispositifs complémentaires.

L'Ae note que certains indicateurs, pertinents par ailleurs, ne rendent pas compte de l'efficacité de la mesure mais des moyens déployés (par exemple, la proportion des surfaces imperméabilisées de l'espace portuaire bénéficiant d'un traitement des eaux usées en regard de la dimension « qualité du milieu marin »).

***L'Ae recommande de confirmer l'engagement du GPMLR de mettre en œuvre l'ensemble des dispositifs de suivi décrits dans le rapport environnemental.***

***L'Ae recommande au GPMLR de formaliser le dispositif complet de suivi du projet stratégique, d'en réaliser des bilans annuels et de les mettre à disposition du public.***

## 2.7 Méthodes

Le dossier indique à juste titre que l'évaluation environnementale d'un projet stratégique de grand port maritime est un exercice nouveau.

Il indique précisément la démarche retenue et les difficultés rencontrées. Il explique la méthode choisie pour qualifier la sensibilité des différentes dimensions environnementales au regard de la mise en oeuvre du projet

<sup>55</sup> III.- S'il résulte de l'analyse (...) que (...) le programme (...) peut avoir des effets significatifs dommageables, pendant ou après sa réalisation ou pendant la durée de la validité du document de planification, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier comprend un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables.

IV.- Lorsque, malgré les mesures prévues au III, des effets significatifs dommageables subsistent sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose, en outre (...):

<sup>56</sup> ERC : éviter, réduire, compenser.

<sup>57</sup> Le premier bilan de la charte de développement durable a été publié en décembre 2013.

<sup>58</sup> Ces suivis concernent la qualité de l'eau, des sols, l'aléa submersion marine, le bilan effet de serre, la quantité de produits phytosanitaires utilisée, les surfaces dédiés à l'avifaune ou aux corridors écologiques, la sensibilisation à l'environnement, le bruit, la qualité de l'air, le paysage, le nombre de riverains et de salariés exposés aux risques technologiques, les consommations d'eau et d'énergie, l'association des professionnels de la mer et des enquêtes sur la qualité du cadre de vie auprès des riverains et la perception paysagère des infrastructures portuaires par les habitants de l'île de Ré.

Ils portent aussi sur les incertitudes des effets des actions envisagées dans le projet stratégique, par exemple, sur une meilleure connaissance des espèces d'intérêt communautaire et sur l'impact cumulé sur les activités humaines.

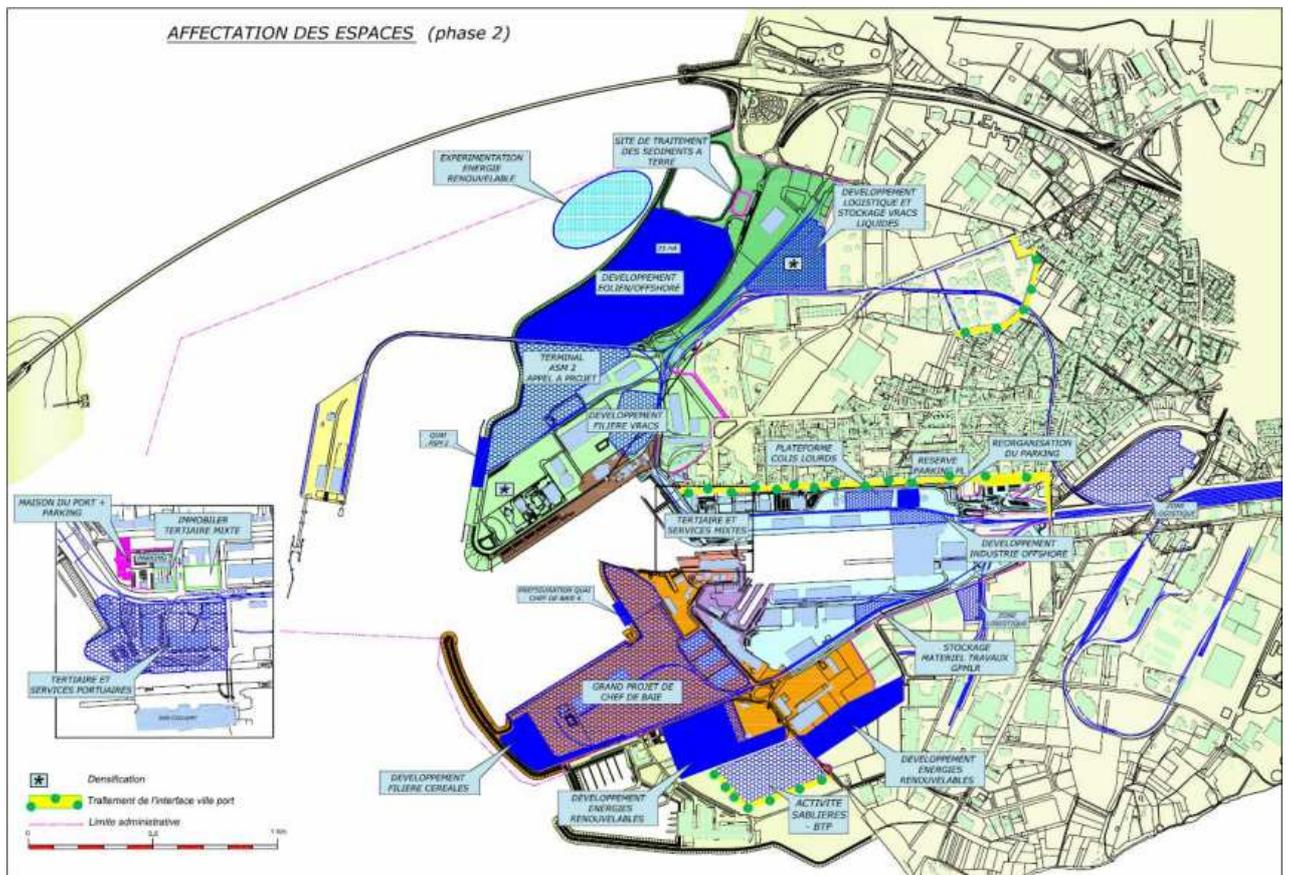
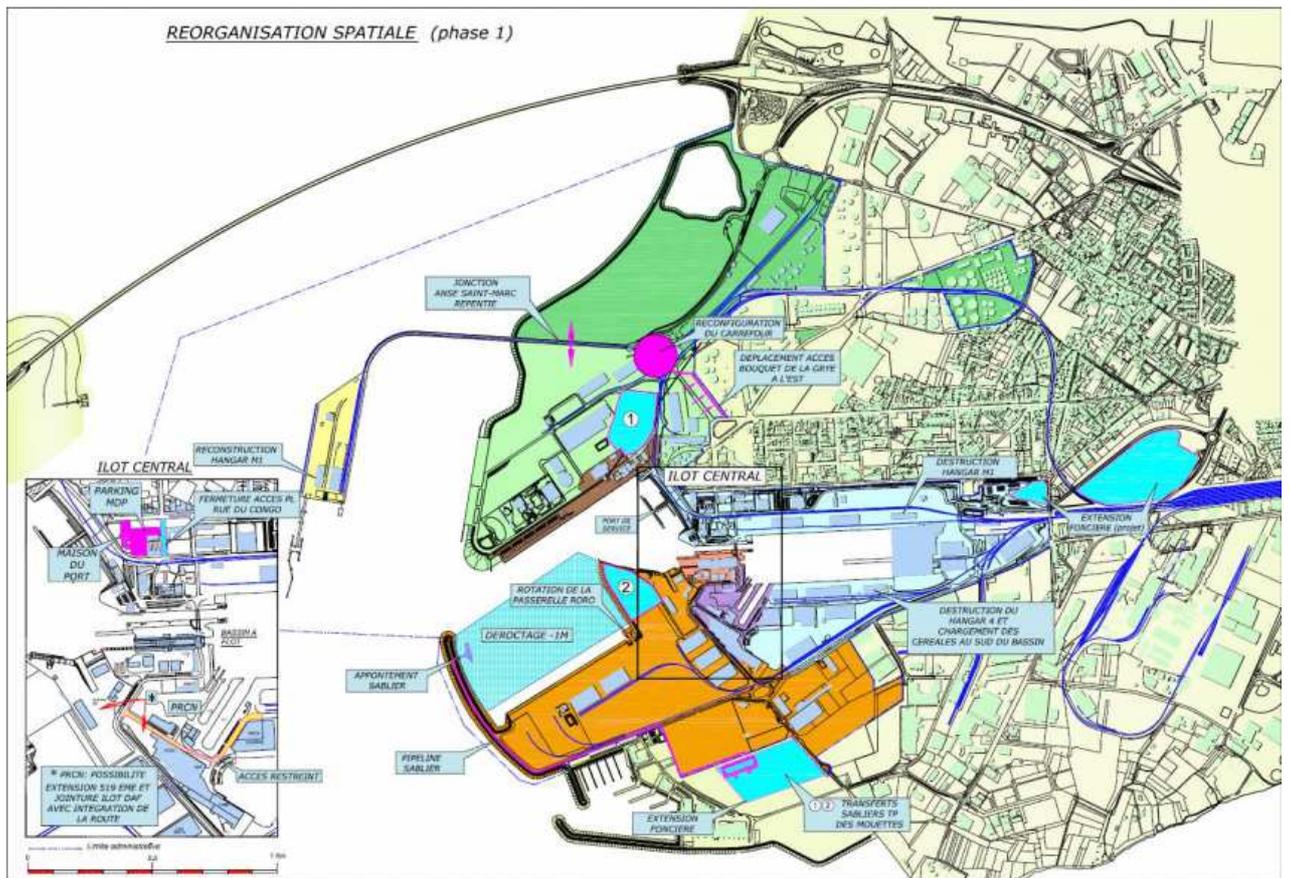
stratégique, réalisée à dire d'expert avec la mission de développement durable du GPMLR. La sensibilité de la dimension environnementale est ainsi appréciée à deux niveaux : en regard de la « pression » ou de la « vulnérabilité » de la dimension environnementale à l'échelle locale, indépendamment du projet stratégique et au regard de la sensibilité environnementale vis-à-vis de la mise en oeuvre du projet stratégique.

Il précise que les mesures éviter, réduire, compenser proposées ne se substituent pas à celles qui seront détaillées dans les études d'impact ultérieures propres à chaque aménagement. Il rappelle enfin la démarche développement durable engagée par le GPMLR et son utilité.

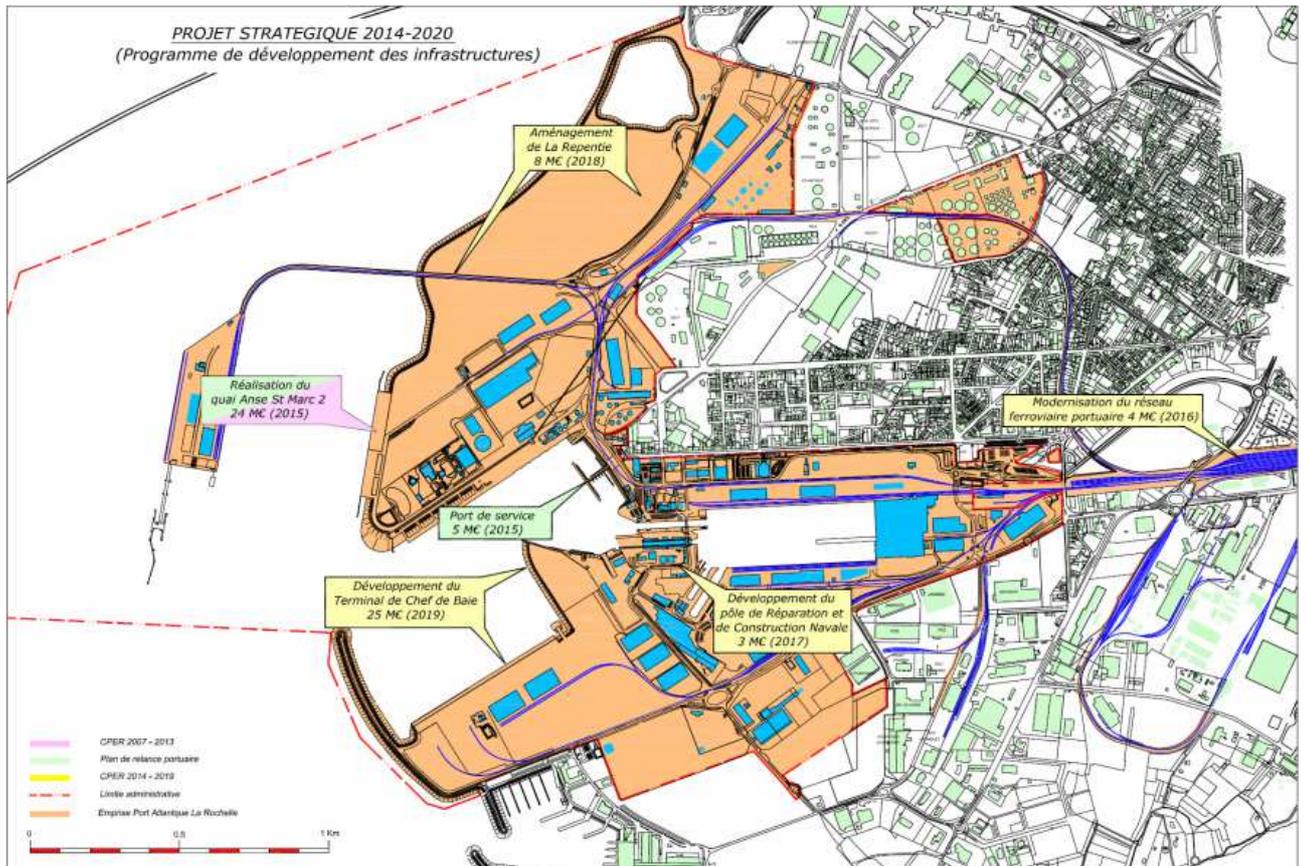
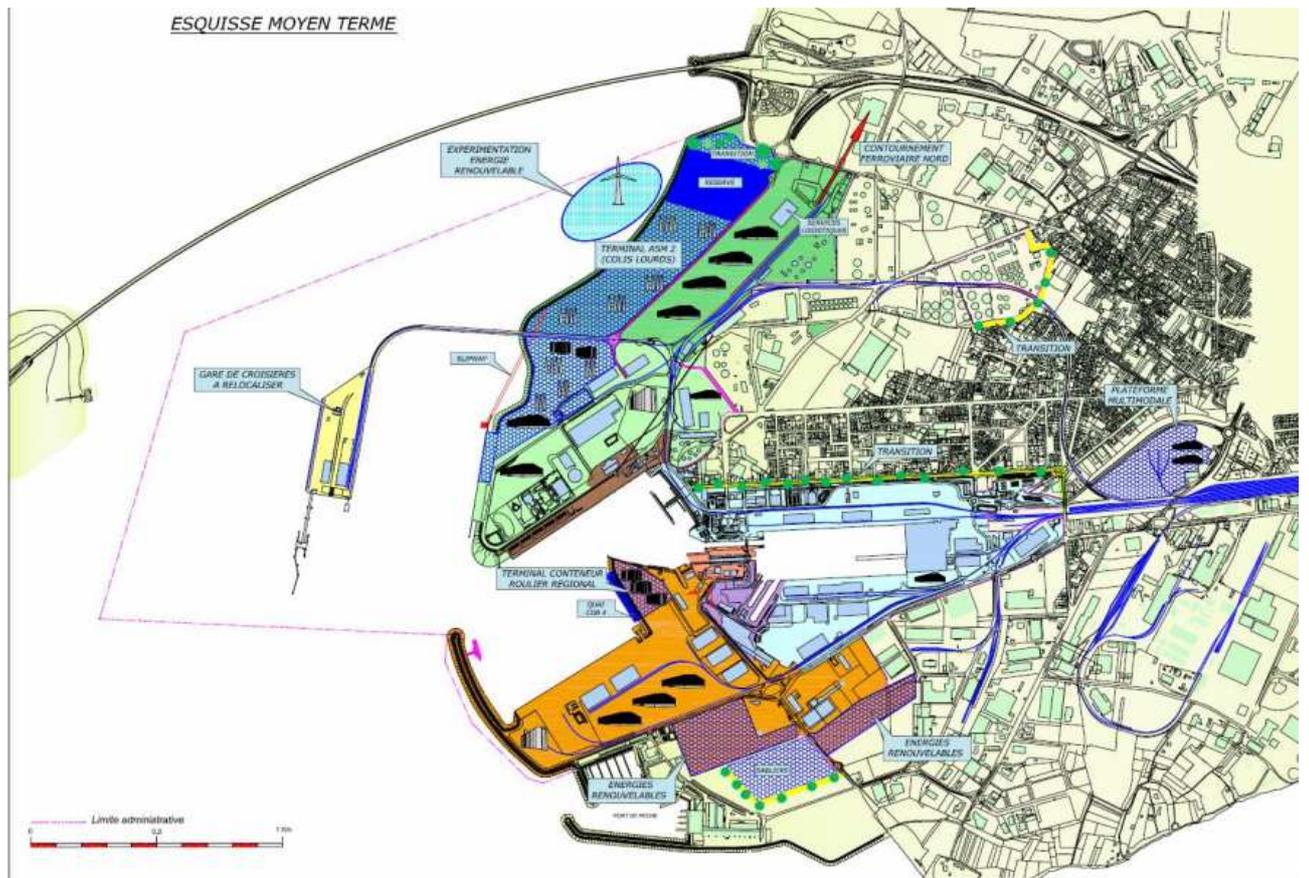
## **2.8 Résumé non technique**

Le résumé non technique comprend les informations essentielles contenues dans le rapport d'évaluation environnementale mais sans les expliquer (notamment les effets notables probables sur l'environnement). Il mériterait d'être autoportant et plus didactique : de fait, il ne présente aucune carte permettant de localiser les projets et les enjeux, et le tableau page 217 avec les différents codes couleur est difficilement lisible.

***L'Ae recommande d'enrichir le résumé non technique, de l'illustrer par des cartes permettant de localiser les projets et les enjeux environnementaux, et de le compléter en prenant en compte les conséquences des recommandations du présent avis.***



Source : projet stratégique



Source : projet stratégique