



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de Bordeaux (33)

n°Ae: 2015-20

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 10 juin 2015 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de Bordeaux (33).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Galibert, Ledenvic, Letourneux, Orizet, Roche, Ullmann, Vindimian.

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, Lefebvre.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Président du Directoire du grand port maritime de Bordeaux, le dossier ayant été reçu complet le 20 mars 2015.

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 11 décembre 2014. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Par courriers en date du 25 mars 2015, l'Ae a consulté :

- le préfet de département de la Gironde, et a pris en compte sa réponse en date du 22 mai 2015,
- le préfet maritime de l'Atlantique,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Aquitaine, et a pris en compte sa réponse en date du 28 mai 2015,
- la direction interrégionale de la mer Sud Atlantique,
- la ministre chargée de la santé.

Sur le rapport de MM. Frédéric Cauvin et Eric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, 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 plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document (article L. 122-8 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le grand port maritime de Bordeaux (GPMB) est le septième port français en tonnage annuel avec un trafic en masse de 9,1 millions de tonnes. Son domaine foncier représente 2 500 ha et s'étend sur près de 100 km le long de l'estuaire de la Gironde, le GPMB y exploitant sept terminaux.

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale des volets 4) et 5) du projet stratégique du GPMB pour 2014-2019. Ce projet a pour objectif de dynamiser le port et de développer l'intermodalité à l'échelle de ses différents terminaux et de son hinterland². Il comporte de nombreuses mesures de préservation des espaces naturels qui sont particulièrement sensibles dans cet estuaire, entièrement classé en site Natura 2000³ et compris dans le parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Perthus.

Les enjeux environnementaux majeurs du plan stratégique sont :

- les dragages de matériaux dans l'estuaire et leurs modalités de gestion ;
- le développement de l'intermodalité et ses conséquences sur les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques ;
- la consommation de milieux naturels et les impacts subséquents sur la biodiversité ;
- les risques d'impacts sur un milieu estuarien qui couple une grande fragilité avec une importance écologique majeure ;
- les impacts des polluants et nuisances sur le milieu humain et naturel à l'échelle locale et au delà de la région Aquitaine.

L'Ae souligne les ambitions environnementales du GPMB et la volonté de travailler en lien étroit avec les associations et organismes impliqués dans le domaine de la protection de la nature, de « valoriser la biodiversité locale » et le souhait de devenir une « vitrine européenne du port de demain ». L'Ae regrette que ces ambitions n'aient pas donné lieu à un véritable exercice prospectif quantitatif pouvant constituer une feuille de route environnementale du GPMB. Elle considère que l'évaluation environnementale est trop qualitative ce qui ne permet pas réellement de juger de l'efficacité des mesures du plan stratégique dont un objectif est pourtant d'assurer une meilleure prise en compte de l'environnement.

L'Ae recommande en particulier :

- comment le projet stratégique s'intègre dans une stratégie de développement plus vaste, prenant notamment en compte les autres ports de la façade atlantique ;
- de renforcer le chapitre sur l'état initial de l'évaluation environnementale afin de fournir au public les éléments quantitatifs qui permettent de juger de l'impact probable du plan sur l'environnement ;
- d'expliquer plus précisément les causes du phénomène de surcote de l'estuaire, d'y intégrer les effets du changement climatique sur le niveau de la mer et d'élaborer une stratégie d'adaptation au changement climatique sur le long terme ;
- de quantifier le besoin en nouvel espace foncier nécessaire pour le développement du GPMB tel que prévu dans le projet stratégique, en le justifiant notamment au regard des éventuelles réserves foncières existantes ;
- de préciser les impacts du projet stratégique sur les continuités écologiques et de définir des mesures visant à les éviter, les réduire et, si nécessaire, les compenser ;
- de présenter de façon plus complète l'étude hydraulique notamment en ce qui concerne l'évaluation de l'impact de l'ensemble des surfaces imperméabilisées sur le ruissellement et les inondations ;
- de préciser et de cartographier avec précision les aires où les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont ou seront appliquées ;

² L'hinterland est un terme de géographie qui désigne l'arrière-pays continental d'un port que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie. (Source wikipedia)

³ 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).

- de présenter des mesures de suivi de l'ensemble des impacts du projet stratégique sur l'environnement et les mesures correctrices éventuelles ;
- de présenter l'articulation du plan stratégique avec l'ensemble des plans et schémas stratégiques qui concernent le GPMB notamment le schéma directeur des installations ferroviaires ;
- de joindre l'étude de dangers de 2014 au dossier, de justifier l'absence de telles études à l'échelle des terminaux de Blaye, Pauillac et Ambès, de préciser les conclusions des études conduites sous la responsabilité des opérateurs sur ces sites et d'explicitier et de prendre en compte dans la définition du projet les éventuels risques liés à la présence de la centrale du Blayais.

Elle recommande également de reprendre l'évaluation des incidences du projet stratégique sur l'état de conservation des habitats et espèces pour lesquelles les sites Natura 2000 ont été désignés au vu des résultats de l'expertise écologique en cours.

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

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de Bordeaux (GPMB) (33). Doivent être analysées à ce titre la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet et la qualité du rapport d'évaluation environnementale.

L'Ae a estimé utile, pour la bonne information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder ces deux analyses par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce programme : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Ae par le GPMB. Ces documents seront soumis à l'enquête publique. Un rappel du cadre procédural dans lequel s'inscrit le projet stratégique du GPMB est également fourni, toujours pour la complète information du public.

1 Contexte de préparation du projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de Bordeaux (33) et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de Bordeaux (33)

Le GPMB est le septième port français en tonnage annuel avec un trafic de 9,1 millions de tonnes (cf. Figure 1) par an. Il est situé au sein d'un espace estuarien d'importance écologique majeure entièrement localisé en site Natura 2000⁴, compris dans le parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Perthus, créé par décret du 4 avril 2015, et entouré de zones humides. L'accès à l'estuaire nécessite des opérations régulières de dragage, et dispose d'un hinterland⁵ immédiat relativement peu industrialisé.

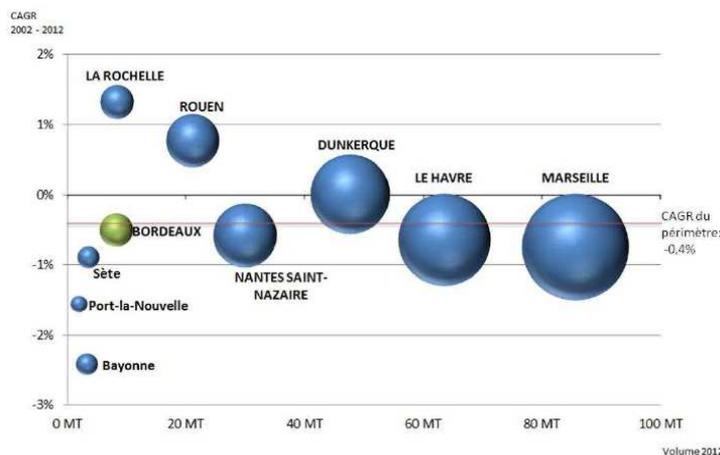


Figure 1: poids économique et croissance du GPMB au sein des ports français. Source dossier.

Le domaine foncier représente 2 500 ha et s'étend sur près de 100 km le long de l'estuaire de la Gironde, le plus grand estuaire d'Europe. Le GPMB y exploite sept terminaux (cf. Figure 2).

⁴ 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).

⁵ L'hinterland est un terme de géographie qui désigne l'arrière pays continental d'un port, que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie. (Source wikipedia.org)

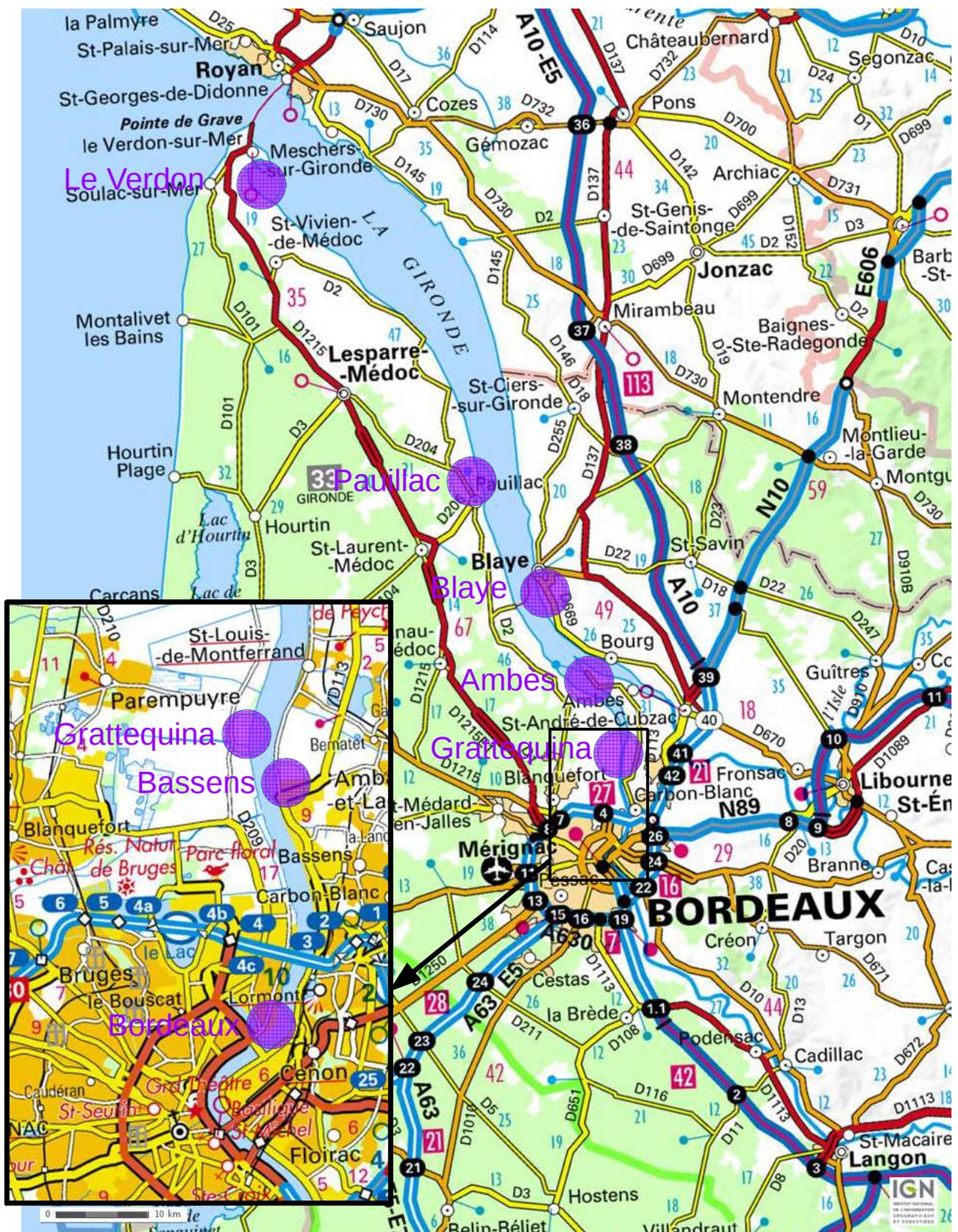


Figure 2: carte de situation des sites du GPMB. Les sept terminaux sont marqués en violet, la carte insérée correspond à un agrandissement de la zone urbaine de Bordeaux. Source : Geoportail/IGN modifié par Ae.

1.2 Présentation du projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de Bordeaux (33)

L'article L. 5312-13 du code des transports prévoit que : "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 de ce projet stratégique est fixé par l'article R. 5312-63 du même code.

Le présent projet stratégique du GPMB est donc le deuxième et fait suite à un plan portant sur la période 2009-2013, maintenant achevée. Les principales orientations du projet stratégique précédent sont rappelées. Les projets qui y étaient inscrits, dont la réalisation n'est pas encore achevée mais qui restent d'actualité sont indiqués ; de même que ceux qui ont été abandonnés « au regard de l'évolution de l'environnement économique et politique ».

Le GPMB met en avant une situation actuelle contrainte liée à son accessibilité et sa multimodalité⁶ limitées ou encore à son hinterland immédiat qui est peu développé. Il s'y ajoute, selon le rapport, une faible compétitivité tarifaire et des problèmes de fiabilité et de sécurité des opérations portuaires révélées par une enquête auprès de la clientèle. La concurrence des autres ports de la façade, la desserte par le rail et la route inadaptée, et la réduction probable du financement par l'Etat des dragages font partie des « menaces » identifiées par le rapport. Il s'y ajoute ce que le GPMB qualifie de « contraintes environnementales », à savoir les enjeux relatifs aux différents zonages écologiques (plusieurs sites Natura 2000 sont notamment concernés par les emprises portuaires)⁷. En outre, le « patrimoine naturel d'estuaire contraignant » est considéré comme une « menace » pour le développement du port (page 15 du projet stratégique).

Les atouts du GPMB résident dans la stabilité de son assise sur des filières traditionnelles (hydrocarbures et céréales), ses réserves foncières, ses résultats encourageants des dernières années, la diversité de son offre et un dialogue actif avec les collectivités. Le GPMB a identifié quelques opportunités pour son développement avec la restructuration de l'offre de transports dans la région, la possibilité de mieux valoriser les réseaux existants, notamment fluviaux, le développement de la construction et des énergies renouvelables et l'extension possible de l'hinterland vers Agen, Montauban et Toulouse.

L'Ae constate que le document et son évaluation environnementale ont été rédigés avant 2015. Ils ne permettent pas de déterminer l'état d'avancement de certains projets dont il est indiqué qu'ils doivent être réalisés (voire terminés) en 2015⁸.

L'Ae recommande de mettre à jour l'ensemble des informations présentées dans le projet stratégiques et son évaluation environnementale.

Sur le plan formel, les documents soumis à l'avis de l'Ae sont clairs mais ne comportent qu'un nombre très réduit d'illustrations (aucune photographie des installations portuaires, absence de cartographie claire des différents sites du port, des sites de travaux, etc.). Ces documents mériteraient également d'être accompagnés d'un glossaire des différents termes techniques utilisés⁹.

L'Ae recommande pour une complète information du public d'améliorer la présentation du document avec notamment l'insertion d'illustrations et d'un glossaire.

1.2.1 Les orientations

Le projet stratégique comporte les cinq orientations suivantes :

1. « Améliorer la compétitivité de l'outil portuaire ;
2. Développer les trafics et l'activité portuaire en collaboration avec les partenaires ;
3. Garantir l'intégration environnementale et territoriale exemplaire de l'activité ;

⁶ Le GPMB a le plus faible taux d'accès non routier des ports français (8 % en 2012 pour une moyenne de 25 %).

⁷ On verra d'ailleurs que le GPMB a bien compris qu'il pouvait transformer ces contraintes en atouts.

⁸ Par exemple : « le GPMB souhaite lancer dès 2014 [...] », « l'espace doit être réaménagé d'ici 2015 », « la troisième étape interviendra en 2015 avec les résultats de l'audit écologique lancé en 2014 sur une année complète et l'ensemble des terminaux », etc.

⁹ « Mise en charge D », « par coefficient 50 », « curage vert », « services ro-ro shortsea pouvant être multistop », etc.

4. *Gérer et valoriser le domaine portuaire de manière partagée et équilibrée ;*
5. *Améliorer l'efficacité de l'organisation interne et de la gouvernance ».*

L'orientation 3 est présentée comme le fait que « *les activités portuaires doivent [...] composer avec des enjeux environnementaux forts et les différents projets d'aménagement portés par les collectivités. La réussite de cette intégration passe notamment par une connaissance réciproque approfondie, une gestion partagée des dossiers et une collaboration sur des thématiques d'avenir* ». Elle comporte trois axes :

- *« Améliorer l'intégration des terminaux dans leur environnement naturel et urbain ;*
- *Rendre visible l'activité portuaire auprès des riverains et des institutions ;*
- *Renforcer l'implication du territoire dans la vie et le développement du port ».*

Le GPMB se présente comme aménageur, acteur du développement industriel et acteur de la logistique. Parmi ses projets on note que le GPMB veut développer les accès ferroviaires, s'impliquer dans la gestion des voies ferrées dédiées au fret et développer des services ferroviaires reliés à l'hinterland dans le cadre de son rôle logistique. Il prévoit le développement des énergies renouvelables (éoliennes et hydroliennes fluviales) ainsi qu'un projet de *port à Energie et Economie Positives* (Péépos) dans le cadre de son rôle d'acteur du développement industriel. Enfin, il développe des plans de gestion pour les espaces naturels et un plan de gestion des sédiments élaboré en concertation avec la commission locale de l'eau (CLE) du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Gironde pour ce qui concerne sa fonction d'aménageur.

La politique d'*aménagement et de développement durable* privilégie l'évitement dans la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) et comporte trois étapes :

- une recherche de l'enveloppe des surfaces aménageables qui tient compte des zonages naturels connus, d'études spécifiques, des divers plans de prévention (risques d'inondation, technologiques, littoraux) et de considérations sur l'intérêt de ces surfaces pour concentrer les activités et développer la multimodalité ;
- une étude hydraulique réalisée en 2014 à l'échelle de tous les terminaux en cohérence avec les scénarios des programmes d'actions de prévention contre les inondations¹⁰ (PAPI). La prise en compte des questions d'inondation s'inscrit tant pour la sécurité des terminaux qu'en termes de lutte contre les inondations, cette dernière considération amenant à diminuer les surfaces à artificialiser ;
- La prise en compte en 2015 des résultats d'un *audit écologique* lancé en 2014 sur une année complète et l'ensemble des terminaux afin de valider et d'optimiser les périmètres aménageables en appliquant la doctrine ERC.

Les espaces naturels feront l'objet de plans de gestion. Leur gestion, voire leur propriété, pourraient, pour certains d'entre eux, être transférées à l'office national des forêts (ONF) ou au conservatoire du littoral et des rivages lacustres. Il convient de noter que le patrimoine foncier du GPMB est considérable avec 2500 ha répartis le long de la Gironde, plus grand estuaire d'Europe, ce qui lui confère une responsabilité particulière en matière de gestion des espaces naturels.

Le GPMB souhaite développer la concertation avec les parties prenantes sur son territoire¹¹, la communication sur les enjeux de ce territoire et l'innovation en matière de développement portuaire durable en lien notamment avec les milieux académiques de la région.

Le projet stratégique ne fait pas état de tous les plans, schémas ou programmes dans lesquels il s'inscrit (schéma régional climat-air-énergie, plan climat-énergie territorial, schéma régional de des infrastructures de transport et de l'intermodalité, etc.). L'évaluation environnementale présente l'articulation du projet stratégique avec certains d'entre eux tels que le Schéma régional de cohérence écologique (ces éléments seront analysés dans la suite du présent avis). Or, pour l'Ae, cette démarche importante aurait dû être conduite de façon exhaustive pour l'ensemble des plans et programmes potentiellement concernés, et présentée dans le projet stratégique.

¹⁰ Plusieurs PAPI, actuellement en cours d'élaboration, sont concernés.

¹¹ L'ambition n'est pas moindre que celle : « *d'orchestrer une coordination locale sur les territoires des terminaux portuaires* ».

1.2.2 Les projets d'aménagement

Le GPMB comporte sept terminaux répartis le long de la Gironde. Les projets sont explicités pour chacun d'entre eux ainsi que pour l'estuaire. L'avis reprend, dans la suite de cette partie, ces principaux projets qui sont présentés dans le volet 4 du plan stratégique

L'estuaire est le lien fluvio-maritime entre tous les terminaux du GPMB. Le tirant d'eau de 45 % des navires qui fréquentent le port est de plus de 10 m, et le GPMB alloue un budget de plus de 15 M€ (30 % de son budget global) au dragage de 8,7 Mm³ de sédiments chaque année¹². Les sédiments dragués dans le cadre de ces opérations courantes sont déposés sur 17 sites historiques au sein de l'estuaire¹³. Le GPMB prévoit l'établissement, en concertation, d'un plan de gestion des sédiments conforme au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Gironde. Les engins de dragage seront renouvelés. Le GPMB participera à l'élaboration d'un schéma directeur des engins de dragage. Enfin une passe ouest sera créée à une profondeur de 12,5 m et le chenal de navigation principal sera porté à une profondeur de 10,5 m, ces profondeurs s'entendant pour une marée de coefficient 50¹⁴.

Comme le rappelle le conseil scientifique de l'estuaire de la Gironde (CSEG) dans un avis joint au dossier : « *le GPMB souhaite "améliorer" et/ou "maintenir" le tirant d'eau à 10,5 m par coefficient 50. Dans un contexte où "Les ports d'estuaire font cependant face à des restrictions naturelles ne leur permettant pas de suivre de manière concurrentielle et durable cette course au tirant d'eau", il serait souhaitable de mieux expliciter la liaison entre gestion du tirant d'eau, volumes dragués, gestion des vases et impacts environnementaux. Les contraintes générées par "cette course au tirant d'eau" auraient nécessité une analyse stratégique et prospective intégrée, au regard des facteurs que sont le changement global et sa composante climatique, l'évolution des connaissances sur les milieux sensibles, la réforme territoriale et ses conséquences sur la nouvelle gouvernance régionale (complémentarité avec le port de La Rochelle et évolution des relations économiques et sociales des deux rives de la Gironde avale) ».*

L'Ae recommande de préciser dans le dossier comment l'avis du conseil scientifique de l'estuaire de la Gironde a été pris en compte pour l'élaboration du plan stratégique.

En outre, le CSEG souligne également le fait que le grand port a un rôle majeur à jouer en termes de transport urbain (via par exemple la possibilité d'utilisation de sites du port pour le développement du transport fluvial) ou pour le transport et l'approvisionnement en matériaux nécessaires à l'ensemble des chantiers sur le secteur.

Le *terminal du Verdon* dispose d'une capacité importante et d'une situation à l'entrée de l'estuaire favorable à l'accueil de navires de tonnage important. Il accueille des conteneurs et des navires de croisière. Le GPMB a rompu en 2014 le contrat qu'il avait établi avec l'opérateur de manutention et a en contracté un nouveau avec la nouvelle société par actions simplifiée *Bordeaux Atlantique Terminal*, tout en prenant une participation à hauteur de 20 % du capital de cette société. L'activité conteneurs devrait reprendre à l'automne 2015. Cette activité est prévue dans le projet TCSO (terminal conteneurs du grand sud-ouest) soutenu par la Commission européenne¹⁵ dans le cadre du programme TEN-T. Les aménagements prévus dans le cadre du projet stratégique se développeront autour du projet TCSO avec la mise en place de plateformes logistiques, d'une liaison ferroviaire à haute fréquence vers un terminal logistique de l'agglomération de Bordeaux et d'une liaison fluviale avec les autres terminaux du GPMB. Le GPMB prévoit de confier la gestion des espaces naturels de ce terminal à un organisme compétent. Une *levée des contraintes territoriales*¹⁶ (écologie, risques inondation et technologique) est également à engager.

¹² Sans l'extraction quotidienne des sédiments par deux dragues et les sondages des deux vedettes hydrographiques, le tirant d'eau dans le chenal serait d'environ 7 m.

¹³ Plus ponctuellement, d'autres sites, notamment au large, peuvent être utilisés dans le cadre de projets particuliers. C'est par exemple le cas du projet de rectification de la passe d'entrée de l'embouchure de la Gironde qui a fait l'objet d'un avis de l'Ae le 24 octobre 2012 et qui prévoyait la création d'une nouvelle zone de dépôt en mer des sédiments de dragage de ce chenal. Ce projet est aujourd'hui réalisé et le dossier ne fait pas état de l'utilisation ultérieure du site retenu comme zone de dépôt de sédiments.

¹⁴ Le coefficient de marée est une fonction croissante de la hauteur des marées haute et basse, les grandes marées peuvent atteindre un coefficient 120.

¹⁵ La commission alloue une subvention de 560 000 € afin de développer un terminal de conteneurs en lien multimodal avec son hinterland.

¹⁶ Cette expression de *contrainte territoriale* est employée dans le dossier, compte tenu des ambitions du projet en matière de développement durable l'Ae considère que le terme de *contrainte* est malheureux et inapproprié.

l'opportunité d'un tel développement, il serait souhaitable que l'ensemble des activités et des impacts qu'il induit (production de déchets potentiellement pollués ou dangereux, identification des filières de traitement, risques de pollution, augmentation des trafics induits, etc.) soient pris en compte. Sur ce point, l'évaluation environnementale indique uniquement que « *le Port souhaite également travailler avec les industriels à la mise en place d'une offre complète de recyclage des déchets industriels* ».

L'Ae recommande de prendre en compte, dans l'évaluation environnementale du projet stratégique, les activités de déconstruction de navires prévues sur le terminal de Bassens.

En outre, le projet stratégique envisage le « pré-aménagement » d'une zone d'aménagement de 18 ha au niveau de la zone d'activité de Sabarèges, sur 120 ha au total qualifiés d'aménageables. Selon le dossier, « *ce secteur s'oriente vers des activités industrielles multimodales en lien avec les espaces portuaires de Bassens et une connexion ferroviaire dédiée, des activités tertiaires et des espaces naturels ou à usage agroenvironnemental* ». En l'absence de précision supplémentaire, l'évaluation environnementale ne permet pas de s'assurer d'une prise en compte satisfaisante des enjeux environnementaux relatifs à ces opérations.

L'Ae recommande de préciser les opérations envisagées dans le secteur de Sabarèges ainsi que les activités qui pourraient y être accueillies. Elle recommande également d'adapter l'évaluation environnementale du projet stratégique en conséquence.

Le *terminal de Bordeaux* verra confirmer sa vocation touristique avec le doublement de la capacité du port de plaisance, le développement de la rénovation des yachts et des espaces commerciaux et hôteliers liés à la plaisance. Le projet stratégique ne développe pas les aspects liés à l'articulation entre ces opérations ni à la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux relatifs à ces différents aménagements (bruit pour les riverains, transports de matériaux, pollution, etc.).

L'Ae constate avec intérêt que le projet stratégique fournit des calendriers de réalisation pour les projets évoqués. Cette présentation aurait néanmoins pu être complétée d'une estimation de leur coût.

Plus généralement, si le projet identifie bien les principaux enjeux auxquels le GPMB doit faire face, l'Ae constate, sur un grand nombre de sujets, une absence de détail préjudiciable à la complète information du public :

- concernant les dragages, le projet stratégique n'indique pas la fréquence, la localisation ou encore l'ampleur des opérations passées et prévues, ni leur état d'avancement¹⁹ ;
- le document mentionne l'existence d'un schéma directeur des installations ferroviaires réalisé en 2011 sans indiquer précisément quels sont ses liens avec le projet stratégique ; l'utilisation accrue du mode ferroviaire est projetée sans pour autant que des estimations (même grossières) en termes de trafic ne soient indiquées et un « *outil de traction ferroviaire en zone portuaire* » est prévu sans qu'il ne soit possible de se faire une idée de son implantation ou encore des tracés possibles ;
- il évoque également la mise à disposition de foncier à proximité de ses terminaux du Verdon ou de Pauillac pour des zones de test d'éoliennes, sans apporter plus de précision quant à leur implantation (ce qui pourrait conditionner de manière importante les impacts sur l'environnement du projet stratégique) ou leur échéance de réalisation.

L'Ae recommande de préciser :

- ***la fréquence, la localisation, l'ampleur et l'état d'avancement des opérations de dragage passées et prévues ;***
- ***le lien entre le schéma directeur des installations ferroviaires et le projet stratégique ;***
- ***les estimations en terme de trafic ferroviaire attendu ;***
- ***la zone d'implantation des éoliennes sur les terminaux de Pauillac et du Verdon.***

¹⁹ Par exemple, une des actions du projet stratégique consiste à « *finaliser d'ici 2015 l'entrée dans le chenal par la passe de l'ouest* » sans que cette passe ne soit localisée sur une carte, sans précision sur les volumes et la qualité des matériaux à extraire, et sans savoir si elle est opérationnelle, au moment du dépôt du dossier (mars 2015).

L'Ae note également que le portage par le GPMB de l'initiative dite projet « Garonne » est évoqué sans que ce projet ne soit décrit²⁰ alors même que ce projet semble avoir une importance majeure pour le développement multimodal des terminaux du port. De même de nombreux plans et schémas sont évoqués afin d'assurer une prise en compte satisfaisante des enjeux environnementaux dans le cadre du projet stratégique (plan de gestion des espaces naturels, schéma d'aménagement portuaire, plan de gestion des vases, etc.) ; l'absence de précisions sur ces plans et schémas ne permet pas de s'assurer qu'ils répondent bien aux problématiques soulevées dans le projet stratégique et son évaluation environnementale.

L'Ae recommande de fournir les détails nécessaires sur le projet Garonne et les plans et schémas connexes du projet stratégique afin que le public dispose de l'information nécessaire pour s'assurer qu'ils répondent bien aux problématiques soulevées dans le projet stratégique et son évaluation environnementale

En outre, le territoire du port est soumis à de nombreux risques naturels (tempêtes, submersions, inondations, etc.). L'ampleur, la fréquence, et la nature de ces phénomènes, ainsi que le niveau des eaux et les débits de la Garonne, pourraient évoluer dans le contexte du changement climatique. Or, aucune stratégie de long terme ne semble être élaborée afin d'assurer une prise en compte adaptées de ces enjeux au-delà de 2020.

L'Ae recommande de préciser la nature et l'ampleur des effets probables du changement climatique sur le territoire du GPMB et d'élaborer une stratégie d'adaptation sur le long terme.

1.2.3 Le développement de la multimodalité

Le volet 5 du plan stratégique aborde spécifiquement la question de la multimodalité. Le constat est celui d'une faible proportion de services ferroviaires²¹ : réduits aux vrac liquides et solides. Concernant le transport fluvial, uniquement utilisé pour le transport de biocarburants au sein du GPMB et des composants des Airbus A380 et A350 jusqu'à Langon, la faible taille du réseau est en cause. On notera également le transport de 500 000 t d'hydrocarbures par oléoduc entre Pauillac et Ambès et 250 000 t de brut du gisement pétrolier de Parentis-en-Born dans les Landes vers Ambès.

Terminal	Outil Ferroviaire		Outil fluvial	Accessibilité routière	Connexion par pipe
	Desserte et connexion au réseau national	Voies portuaires			
Verdon					
Pauillac					
Blaye					
Ambès					
Grattequina					
Bassens					
Bordeaux					

Figure 4: offre multimodale des terminaux du GPMB. De vert : favorable à Rouge: défavorable (source : dossier).

Le projet stratégique prévoit plusieurs actions qui visent le renforcement des accès par des modes non-routiers, beaucoup sont structurées autour du projet TCSO évoqué en page 9 du présent avis. Les actions prévues sont les suivantes :

²⁰ « Le GPMB, au travers le projet Garonne, a un rôle clé à jouer dans la conception et l'organisation de ces nouveaux schémas logistiques en collaboration avec les opérateurs, en valorisant le fleuve comme nouvelle voie de desserte du centre urbain plus respectueuse de l'environnement, en développant les maillons manquants du transport ou de l'infrastructure qui rendront les chaînes logistiques plus efficaces de bout en bout (barges et entrepôts fluviaux, véhicules électriques, zones logistiques...) ».

²¹ Le GPMB attribue en partie cet état de fait au goulot d'étranglement de la gare de Bordeaux Saint-Jean.

- accueil des wagons spécifiques pour les filières chimie et céréales sur le terminal de Bassens ;
- connexion de la zone de Sabarèges qui jouxte le terminal de Bassens au nord au réseau ferroviaire national ;
- étude d'une liaison entre le TCSO et sa rive opposée, ainsi que jusqu'à la plate-forme de Langon ;
- étude du développement d'un hub multimodal sur la plate-forme de Langon ;
- étude du développement d'une offre fluviale pour la logistique urbaine basée sur le terminal de Grattequina ;
- mise en place d'une navette ferroviaire haute fréquence dédiée entre le terminal maritime du Verdon et un terminal intérieur proche de l'agglomération, extension aux villes de l'hinterland ;
- étude de la mise en place d'une locomotive mutualisée pour les transports internes aux terminaux de Bassens et Ambès ;
- mise en place de navettes fluviales pour passagers en lien avec l'escale de croisières de Pauillac.

Le GPMB ambitionne de coordonner le fret ferroviaire sur la zone portuaire en lien avec tous ses acteurs. Il coopère également avec SNCF Réseau (anciennement Réseau ferré de France) afin de participer au développement du ferroviaire y compris en dehors de l'emprise du GPMB.

1.2.4 Prise en compte de l'environnement par le projet stratégique du GPMB

L'Ae s'est intéressée à la dimension environnementale du projet stratégique telle qu'elle est présentée par le maître d'ouvrage. Un nombre significatif d'actions prévues ont une dimension environnementale à divers niveaux. Dans certains cas le port vise explicitement un transfert vers le mode fluvial ou maritime de l'offre de transport. Souvent cette offre ne concerne pas seulement le fait que les marchandises seront chargées sur des navires mais prend en compte les liaisons avec l'arrière pays ou même les liaisons au sein de l'ensemble des sites du GPMB. Les questions d'avitaillement en nouveaux carburants comme le gaz naturel liquéfié (GNL) sont abordées.

La stratégie d'occupation des sols est raisonnée en tenant compte à la fois des possibilités de raccordement aux systèmes de transports et des espaces naturels voisins ainsi que des risques d'inondation en privilégiant l'évitement des impacts. Des plans de gestion seront mis en place (objectif sur 10 % des surfaces) ainsi que des réflexions sur une gestion hydraulique cohérente des zones humides. Enfin, le port ambitionne de participer au dynamisme régional des filières d'énergie renouvelable comme les énergies marines et propose pour ce faire de mobiliser ses compétences industrielles. L'ambition environnementale affichée se double d'une volonté d'innovation, notamment en partenariat avec les entreprises, universités et centres de recherche de la région.

L'Ae souligne les ambitions du GPMB dans le domaine environnemental et la volonté de travailler en lien étroit avec le territoire et avec les associations de protection de la nature, de « *valoriser la biodiversité locale* » et le souhait de devenir une « *vitrine européenne du port de demain* ». L'Ae s'est attachée à vérifier la cohérence entre les discours et la réalité. Elle souligne à cet égard le contraste entre les ambitions affichées dans le projet stratégique et la qualité de l'évaluation environnementale qui se révèle bien trop qualitative et ne repose pas sur un état initial suffisamment précis.

1.3 Procédures relatives au projet stratégique 2014-2019 du grand port maritime de Bordeaux (33)

En application de l'article R. 5312-64 du code des transports, « *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 surveillance²² ».

L'article R. 5312-63 du code des transports prévoit que le projet stratégique traite dans son volet 4 « de la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion ». Le volet 5 rend compte notamment de « [sa] politique en faveur de l'intermodalité ».

Ces volets 4 et 5 du plan, considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement²³, sont soumis à évaluation environnementale et à avis de l'Ae²⁴. Une fois approuvé par le conseil de surveillance du GPMB, en application de l'article L. 122-8 du code de l'environnement, le projet sera mis à la disposition du public accompagné de son rapport environnemental et de l'avis de l'Ae. Les observations et propositions du public doivent être prises en considération par le GPMB. Celui-ci, en application de l'article L. 122-10 du code de l'environnement, informera le public des modalités de publication du projet, de la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé, des motifs qui ont fondé les choix opérés, compte tenu des diverses solutions envisagées, et des mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de sa mise en œuvre.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du plan stratégique du GPMB sont :

- les dragages de matériaux dans l'estuaire et leurs modalités de gestion ;
- le développement de l'intermodalité et ses conséquences sur les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques ;
- la consommation de milieux naturels et les impacts subséquents sur la biodiversité ;
- les risques d'impacts sur un milieu estuarien qui couple une grande fragilité avec une importance écologique majeure ;
- les impacts des polluants et nuisances sur le milieu humain et naturel à l'échelle locale et au delà de la région Aquitaine.

2 Analyse de l'évaluation environnementale

Le dossier comporte une évaluation environnementale datée de mars 2015. L'Ae est bien consciente qu'une évaluation environnementale d'un plan stratégique ne peut entrer dans autant de détails qu'une étude d'impact d'un projet précis dont les contours et variantes possibles sont clairement définis. Elle regrette néanmoins que cette évaluation soit essentiellement qualitative et ne s'appuie pas sur une analyse plus précise de l'état initial. En effet, dès lors qu'il dispose d'une connaissance approfondie de l'état initial de l'environnement le maître d'ouvrage dispose de l'essentiel des éléments pour éclairer ses choix par des considérations environnementales, l'élaboration de scénarios diversifiés est facilitée et les études d'impacts des projets subséquents peuvent être réalisées plus rapidement en s'appuyant sur le socle commun de connaissances que constitue l'état initial. L'Ae a toutefois bien noté l'évolution de la démarche du GPMB, lequel devrait disposer d'une étude écologique approfondie dans un avenir proche (d'ici la fin 2015).

L'Ae recommande de concevoir l'étude écologique prévue au plan stratégique avec beaucoup de vigilance et de prévoir sa mise à jour régulière afin de disposer en permanence d'un état initial complet et détaillé pour toutes les études d'impact ultérieures.

Sur le plan formel, l'Ae constate que l'évaluation environnementale et son résumé non technique font référence à des articles réglementaires qui n'existent plus ou ont été abrogés²⁵.

²² Cet article précise : « A l'exception des 4° et 5° de l'article R. 5312-63, il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision. Les sections correspondant aux 4° et 5° de l'article R. 5312-63 sont révisés lorsque le positionnement stratégique ou politique de l'établissement le nécessite ».

²³ Enumérés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement (rubrique 33)

²⁴ Article R. 122-21 du code de l'environnement

²⁵ Par exemple à l'article R. 103-1 du code des ports maritime qui a été abrogé le 1^{er} janvier 2015.

L'Ae recommande de mettre à jour l'ensemble des références réglementaires et légales citées dans l'évaluation environnementale et son résumé non technique.

En outre, la mise en place de mesures compensatoires est considérée comme un effet positif du projet stratégique sur les espaces naturels (page 81 de l'évaluation environnementale). L'Ae ne souscrit pas à cette présentation : une compensation, dont l'Ae rappelle qu'elle n'intervient que lorsque des mesures d'évitement et de réduction ne sont pas suffisantes, ne doit pas masquer les impacts qu'elle compense.

2.1 Analyse de l'aire d'étude retenue

L'évaluation environnementale s'appuie sur une aire d'étude qui est définie au début du chapitre concernant l'état initial. Cette aire comporte une aire éloignée qui correspond à celle du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) *Estuaire de la Gironde et milieux associés* et une aire rapprochée à proximité immédiate de chacun des terminaux. L'Ae apprécie cette vision à deux échelles qui permet de mieux appréhender la complexité des questions environnementales. Elle remarque que cette approche pourrait également comporter une aire correspondant à l'arrière-pays afin notamment d'apprécier les impacts des actions de développement de l'intermodalité du GPMB.

L'Ae recommande de construire désormais la réflexion environnementale aux échelles appropriées notamment celle de l'arrière-pays pour ce qui concerne les questions d'impacts liés aux transports des marchandises destinées à et venant du GPMB.

2.1.1 Articulation avec les autres plans, documents et programmes

Le plan stratégique est conçu en concertation avec les acteurs locaux et en particulier avec la Commission locale de l'eau du SAGE, à laquelle le GPMB participe. Il a donc été établi en cohérence avec les dispositions de ce plan, et par conséquent avec les prescriptions du schéma directeur correspondant au niveau du bassin Adour-Garonne. Si l'Ae n'identifie pas, a priori, d'incompatibilité évidente entre ces documents, elle considère que, pour la complète information du public, les objectifs d'atteinte du bon état écologique pour les cours d'eau de la zone d'étude auraient dû être rappelés, ainsi que leur état actuel.

En outre, seul le SDAGE 2010-2015 est évoqué alors qu'un projet de SDAGE 2016-2021, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale régionale²⁶ en date du 14 décembre 2014, est actuellement en cours de consultation. Le plan de gestion du risque inondation (PGRI) et le plan d'action pour le milieu marin du Golfe de Gascogne (PAMM) ne sont que brièvement mentionnés (sur respectivement trois et quatre lignes) alors que ces documents ont également fait l'objet d'avis d'autorités environnementales et sont en cours de consultation.

L'Ae recommande de détailler comment le projet stratégique s'articule avec les projets de SDAGE 2016-2021, de PGRI et de PAMM actuellement en cours de consultation.

Il est également régulièrement fait mention du Schéma régional de cohérence écologique de la région Aquitaine notamment pour ce qui concerne les impacts éventuels du GPMB sur les réservoirs et corridors de biodiversité. Toutefois la compatibilité complète ne sera acquise qu'après que les études écologiques prévues au plan stratégique auront été conclues.

L'articulation du projet stratégique avec les schémas de cohérence territoriaux (SCoT) de la pointe du Médoc (approuvé en 2011) et de l'aire métropolitaine de Bordeaux (approuvé en 2014) est analysée. L'Ae constate que certaines zones identifiées dans le projet stratégique comme « *aménageables à long terme* » se trouvent au sein de « *secteurs à vocation naturelle* », notamment pour le Verdon-sur-Mer. Le dossier indique que « *sur la durée du projet stratégique, il n'y a pas d'incompatibilité entre les zones aménageables du Port et les espaces à préserver du SCOT. Les zones aménageables à long terme feront l'objet d'une redéfinition en concertation étroite avec les collectivités territoriales* ».

²⁶ <http://www.eau-adour-garonne.fr/fr/evenements/consultation-2014-accueil.html>

L'Ae recommande de préciser quelles sont les zones à vocation naturelle dans lesquelles le GPMB envisage des aménagements à long terme, et de justifier leur classement comme « aménageables à long terme » si les SCoT ne retiennent pas cette orientation.

La stratégie nationale de relance portuaire de 2013 cite le GPMB pour le démantèlement de navires et le « refit de yachts » (page 15). Cette stratégie comporte des éléments intéressants en matière environnementale. Le projet stratégique apparaît cohérent avec cette stratégie nationale.

Le projet stratégique s'appuie également à l'échelle européenne sur le réseau transeuropéen de transports²⁷ de l'Agence exécutive de l'innovation et des réseaux. Le GPMB a obtenu le financement de certains de ces projets dans ce cadre.

Le résumé non technique évoque la nécessaire compatibilité du projet stratégique avec les orientations du document de coordination interportuaire des trois ports de Bordeaux, La Rochelle et Nantes²⁸. L'évaluation environnementale quant à elle n'évoque pas ce document. Il aurait pu être utile d'en rappeler certaines caractéristiques compte tenu du fait que, pour certains enjeux environnementaux tels que la gestion des sédiments de dragage, une approche coordonnée entre le GPMB et le Grand port maritime de La Rochelle est évoquée. Plus généralement, une présentation des atouts, potentialités et contraintes propres à ces différents ports, et de leur éventuelle complémentarité apparaît nécessaire. Sur ce point, le port semble disposer d'informations intéressantes qui, pour la complète information du public, mériteraient d'être détaillées dans le plan stratégique.

L'Ae recommande de préciser comment le projet stratégique s'intègre dans une stratégie de développement plus vaste, prenant notamment en compte les autres ports de la façade atlantique.

Une partie des communes sur lesquelles s'implantent les sites du GPMB sont concernées par la loi « littoral » (articles L. 146-1 et suivants du code de l'urbanisme), notamment au Verdon-sur-Mer, sans que les dispositions en découlant et pouvant influencer la définition du projet stratégique ne soient précisées²⁹.

L'Ae recommande de s'assurer de la compatibilité du projet stratégique avec la loi littoral.

2.1.2 Analyse de l'état initial et de ses perspectives d'évolution

La présentation des projets inscrits au précédent projet stratégique toujours en cours de réalisation ou abandonnés constitue un rappel nécessaire afin d'appréhender de manière satisfaisante le contexte d'élaboration du présent projet stratégique (cf. partie 1.1 du présent avis). Néanmoins, les raisons qui ont conduit à retarder la réalisation de certains projets, voire leur abandon, devraient être précisées afin d'évaluer plus précisément les éventuelles incertitudes pesant sur la mise en œuvre du présent projet stratégique.

L'Ae recommande de préciser les raisons qui expliquent l'abandon ou le délai de réalisation des projets du plan stratégique en cours non réalisés.

2.1.2.1 État initial de l'environnement

Comme souligné précédemment, le chapitre sur l'état initial est important dans une évaluation environnementale, il doit fournir une idée des enjeux à travers la description des milieux naturels et humains du site, il permet également de comprendre les impacts actuels et d'ouvrir la possibilité de mesurer les progrès prévus ou, à l'inverse, l'éventuelle aggravation du fait de la mise en œuvre du projet. A ce stade, l'Ae n'a pas trouvé, dans le chapitre sur l'état initial de l'évaluation environnementale, suffisamment d'éléments quantitatifs.

²⁷ <http://ec.europa.eu/inea/en/welcome-innovation-networks-executive-agency>

²⁸ Selon le dossier transmis à l'Ae relatif au projet stratégique du grand port maritime de La Rochelle : « 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 ».

²⁹ Par exemple, article L. 146-4 I du code de l'urbanisme : « L'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».

L'Ae recommande de renforcer le chapitre sur l'état initial afin de fournir les éléments quantitatifs qui permettent de justifier les analyses présentées.

2.1.2.1.1 Milieux naturels et biodiversité

L'estuaire de la Gironde est un milieu naturel remarquable dont la productivité biologique est élevée ; il est également un lieu de migration pour les poissons amphihalins³⁰ protégés comme le saumon, la lamproie, les aloses, l'anguille et l'esturgeon d'Europe. Ce dernier a quasiment disparu mais fait l'objet d'un programme de réintroduction mené par Irstea³¹ qui en maîtrise la reproduction. Comme tous les estuaires, ce milieu au fonctionnement complexe est très fragile. Le dossier mentionne des évolutions inquiétantes des stocks d'anguille et d'aloise qui signent une dégradation de ce fonctionnement. Au sein de l'estuaire, l'estran, composé notamment de vasières et de prés salés, abrite l'Angélique à fruits variables (*Angelica heterocarpa*), espèce d'intérêt communautaire, qui est protégée en France et fait l'objet d'un « *Plan de conservation des berges* ». Des îles parsèment l'estuaire et sont protégées par le conservatoire du littoral. L'Ae constate que les informations fournies quant à l'état du milieu aquatique et de ses populations sont peu détaillées (état des populations, données quantitatives, principales menaces, etc.)

De part et d'autre de l'estuaire on trouve des marais qui abritent une faune et une flore remarquables au sein des divers habitats comme les boisements, les prairies plus ou moins salées et les zones humides. L'ensemble de l'estuaire et des espaces qui le jouxtent est classé au titre des zones nationales d'intérêt faunistique et floristique (Znieff), la totalité de l'estuaire et des marais sont classés en site Natura 2000 comportant quatorze sites classés au titre de la directive « oiseaux » et trois sites classés au titre de la directive « habitats, faune, flore ». Le GPMB est propriétaire d'une partie de ces sites naturels ainsi que le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, le département de la Gironde et la fédération départementale des Chasseurs.

Le dossier détaille particulièrement les espaces naturels du terminal du Verdon au sein duquel le GPMB gère 905 ha dont l'essentiel de la surface est occupée par des milieux naturels. Les enjeux de ces milieux en matière d'habitat, de flore et de faune vont de remarquable à exceptionnel. Ainsi, la sensibilité écologique des différents sites du grand port est présentée. L'Ae note toutefois que la qualité et la précision des données fournies sont hétérogènes. Par exemple, l'analyse de la répartition du Pélobate cultripède (espèce d'amphibiens de la famille des Pelobatidae) au niveau de la pointe du Médoc est très précise, ce qui n'est pas le cas des autres espèces à enjeux identifiées dans ce secteur qui sont traitées avec un niveau de détail beaucoup moins important. Cette hétérogénéité s'expliquerait par des enjeux naturels très différenciés, néanmoins elle mériterait d'être explicitée et objectivée.

Les principaux éléments du Schéma régional de cohérence écologique sont mentionnés. Le dossier souligne le fait que « *le Projet Stratégique, par la délimitation de ses terrains aménageables a pour effet d'empiéter sur les continuités, sans toutefois les interrompre* ». La carte des objectifs assignés aux grands réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue d'Aquitaine et les explications l'accompagnant ne sont pas suffisamment claires pour se faire une idée précise de l'ampleur de cet impact, en particulier au niveau du site de Verdon-sur-Mer qui présente de grandes sensibilités environnementales.

L'Ae recommande :

- ***de justifier le niveau de précision retenu pour les diagnostics écologiques des différents terminaux par des éléments factuels qui montrent que les enjeux écologiques sont différents ;***
- ***d'améliorer la présentation cartographique des questions liées aux continuités écologiques.***

³⁰ Poissons capables d'effectuer leur cycle de vie dans des milieux de salinité différente.

³¹ Institut national de recherche en sciences et technologies de l'environnement et de l'agriculture.

2.1.2.1.2 Pollution des sols

L'évaluation environnementale signale la présence sur les terminaux, notamment d'Ambès, de sols pollués répertoriés sur la base Basol³². Ces sites ne sont toutefois pas cartographiés et il n'est pas fait mention des éventuels sites Basias³³ dans le secteur d'étude. Le document signale que le GPMB « a mis en place une démarche de réalisation systématique d'étude de qualité des sols avant et après implantation d'un occupant » mais ne fournit pas de détail sur les sols ainsi évalués.

L'Ae recommande de mettre à disposition du public les informations recueillies par le GPMB sur les sols pollués avant et après leur occupation.

2.1.2.1.3 Risques

L'estuaire de la Gironde est soumis à trois aléas hydrologiques importants qui peuvent se combiner pour provoquer une importante montée des eaux ; l'augmentation du débit de la Garonne et de la Dordogne ; la surcote marine dans l'estuaire du fait d'un fort coefficient de marée ; la poussée du vent qui remonte la ligne d'eau en amont de l'estuaire. Ainsi la tempête Klaus de décembre 1999 en couplant deux de ces phénomènes a vu la Gironde monter de 2,32 m au niveau d'Ambès.

L'évaluation environnementale explicite ces phénomènes de façon succincte et qualitative³⁴. Un tableau des événements fluvio-maritimes historiques est fourni (page 92). Il est difficile de comprendre à partir de ce tableau comment les phénomènes se combinent. Par exemple, la conjonction de coefficients de marée forts et de vents forts à très forts peut entraîner une surcote nulle même en cas de débit fort comme en 1988, inversement lors de la tempête Klaus le débit était faible mais la surcote très forte. L'Ae considère que ce point, étant donné son importance, pourrait être détaillé en indiquant d'autres paramètres, par exemple la direction des vents, les valeurs de débit des deux cours d'eau et la chronique des événements de marée, de crue et de vent. Il conviendrait également d'y intégrer l'évolution prévisible du risque du fait de la remontée du niveau de la mer attendue à cause du changement climatique.

L'Ae recommande d'accroître la précision de l'explication des causes du phénomène de surcote de l'estuaire et d'y intégrer les effets du changement climatique sur le niveau de la mer.

Les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) du bassin de la Gironde montrent que la quasi-totalité des rives de la Garonne est soumise à risque d'inondation. Sur la base des PPRI approuvés, le dossier identifie de façon cartographique les contraintes qui s'appliquent aux terminaux du GPMB. Cette analyse confirme l'importance majeure du risque d'inondation pour la stratégie du GPM. Ce risque a bien été identifié dans le plan stratégique qui prévoit d'inféoder les projets à une étude hydraulique préalable. L'évaluation environnementale indique que le GPMB a « identifié sur [ses] sites, des surfaces maximales utilisables, ainsi qu'une quantification des impacts et des contraintes des futurs projets en regard des événements de référence débordants sur chaque territoire ». Le plan stratégique prévoit bien de réaliser cette étude en 2014, néanmoins le plan stratégique, daté de décembre 2014 ne semble pas en tenir compte³⁵. L'Ae considère qu'il serait utile de l'annexer au dossier et de préciser sur chacun des terminaux quelles en sont ses conséquences.

L'Ae recommande de joindre l'étude hydraulique de 2014 au dossier et d'expliquer en quoi les surfaces aménageables de chacun des terminaux en tiennent compte.

L'Ae remarque que l'évaluation environnementale n'évoque pas le niveau d'imperméabilisation des sols sur les terrains du GPM et leur incidence éventuelle sur le ruissellement et donc le risque d'inondation. L'effet du ruissellement sur l'entraînement de polluants est cependant évoqué dans le chapitre sur les ressources naturelles.

³² Basol est une banque de données du ministère chargé de l'environnement sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif. <http://basol.developpement-durable.gouv.fr/>

³³ Inventaire historique des sites industriels ou activités de service.

³⁴ Les rapporteurs ont constaté lors de la visite des sites que le GPMB disposait de bien plus d'informations que ce que le dossier comporte.

³⁵ L'évaluation environnementale date de mars 2015, il est possible que le projet stratégique ne comporte pas tous les éléments analysés par le prestataire en charge de l'évaluation.

Les deux tiers des neuf millions de tonnes annuelles de marchandises en provenance ou à destination des terminaux du GPMB sont des matières dangereuses, la moitié sont des hydrocarbures essentiellement importés vers Pauillac, Ambès, et Blaye. Parmi les produits chimiques on notera la réception de 300 000 t d'ammoniac et 3 à 400 000 t d'engrais. Le risque maritime est lié notamment au fait que l'estuaire est une zone de navigation difficile du fait de la présence de courants et de marées et de la navigation au sein de chenaux étroits. Le risque de transport ferroviaire concerne 20 000 t de nitrate d'ammonium, les autres produits chimiques et les hydrocarbures sont transportés par voie routière sauf 235 000 t par canalisation.

Une étude de dangers a été réalisée et mise à jour en 2014 mais ne concerne que les terminaux de Bassens et du Verdon. Le dossier n'explique pas les raisons de ce choix³⁶ alors que le terminal d'Ambès est concerné par les hydrocarbures et produits chimiques, celui de Pauillac par les hydrocarbures tandis que Blaye réceptionne des engrais.

Les terminaux d'Ambès, Pauillac et Bassens sont concernés par les plans de protection contre les risques technologiques³⁷ du fait des installations classées pour la protection de l'environnement installées sur les terminaux ou les jouxtant.

Concernant le risque nucléaire, la centrale nucléaire de production d'électricité du Blayais, en service depuis 1981, est implantée sur la commune de Braud-et-Saint-Louis en Gironde. Les communes présentes dans un rayon de 10 km sont couvertes par le plan particulier d'intervention (PPI) de la centrale. Le terminal de Pauillac se situe dans ce rayon d'intervention de 10 km. A ce stade, outre la réalisation d'études et d'analyses, seule la réalisation des travaux pour un terminal croisière et une gare maritime y est envisagée (pour la période 2018-2019 après plusieurs études à venir sur la pertinence de la réalisation un tel aménagement à cet endroit). Les réflexions relatives à ce projet devront prendre en compte les dispositions particulières découlant de la localisation du terminal dans ce rayon des 10 km du PPI de la centrale du Blayet. Un rappel de ces dispositions aurait pu être utile.

L'Ae recommande de joindre au dossier l'étude de dangers de 2014, de justifier l'absence de telles études à l'échelle des terminaux de Blaye, Pauillac et Ambès, de préciser les conclusions des études conduites sous la responsabilité des opérateurs sur ces sites et d'expliquer et de prendre en compte dans la définition du projet les éventuels risques liés à la présence de la centrale du Blayais.

2.1.2.1.4 Qualité de l'air

Les données de qualité de l'air proviennent de l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air de l'Aquitaine (Airaq), des dépassements de normes d'information ou d'alerte ont été constatés ces dernières années. L'évaluation environnementale conclut que la qualité de l'air de l'agglomération de Bordeaux peut être considérée comme bonne, point de vue que l'Ae trouve trop optimiste compte tenu de la conclusion d'Airaq qui précise que les Bordelais perdent cinq mois d'espérance de vie du fait du non respect des normes de l'Organisation mondiale de la santé en matière de pollution par les particules fines³⁸ (PM_{2,5}). Il n'a pas été organisé de campagne de mesure spécifique aux installations portuaires et aux voies d'accès. Les données sur les terminaux hors zone urbaine sont déduites d'une station de mesure de la pollution de fond rurale qui mesure l'ozone et le dioxyde d'azote.

L'Ae souligne également que la responsabilité des activités liées au GPMB sur la pollution de l'air n'est pas évaluée. De fait il ne sera pas possible de mesurer l'amélioration de la qualité de l'air et des risques chroniques sur la santé humaine suite aux mesures en faveur de la multimodalité du GPMB contenues dans le plan stratégique. L'Ae rappelle également qu'un contentieux est en cours entre la France et la Commission européenne au sujet de dépassements récurrents de la valeur limite relative au PM₁₀³⁹ et la zone de Bordeaux fait partie des zones concernées⁴⁰.

³⁶ Les rapporteurs ont été informés oralement de l'existence de ces études réalisées sous la responsabilité des opérateurs, le port ne réalisant d'étude de danger « enveloppe » que lorsque cela était justifié par la configuration du site.

³⁷ Cinq PPRT dont trois adoptés pour le site d'Ambès, un PPRT adopté pour chacun des sites de Bassens et Pauillac.

³⁸ Les particules fines en suspension dans l'air sont mesurées au moyen de deux normes PM₁₀ : particules de moins de 10 µm et PM_{2,5} : particules de moins de 2,5 µm. Les particules sont d'autant plus dangereuses qu'elles sont fines car elles pénètrent plus profondément dans les poumons.

³⁹ Réglementation applicable aux PM 10 : 40 µg/m³ en moyenne annuelle et 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an (1 µg = un millième de milligramme).

L'Ae recommande de procéder à une évaluation de l'impact des activités du GPMB sur la pollution de l'air à l'état initial afin de permettre au public de comprendre les effets du plan stratégique et de disposer d'une base de comparaison pour le suivi de ses effets dans le temps.

L'Ae recommande également de préciser, dans l'évaluation environnementale du projet stratégique, que le secteur de Bordeaux fait l'objet d'un contentieux entre la France et la Commission européenne au sujet des concentrations en particules fines dans l'air.

2.1.2.1.5 Emissions de gaz à effet de serre (GES)

Un bilan des émissions de GES émis par le GPMB a été réalisé en 2011. Les émissions ont été estimées à environ 15 080 tonnes équivalent CO₂, les émissions liées à l'utilisation de fioul pour les opérations de dragages représentant 93% de ce total. Le dossier indique « *La Compagnie s'est dotée d'une nouvelle drague en 2013* », cette nouvelle drague répondant au concept de navire propre par le statut « *zéro rejet* ». Cette nouvelle drague, moins consommatrice en carburant, devrait permettre, dans le cadre du présent projet stratégique, de limiter ces émissions. Néanmoins, en l'absence de précision sur les volumes dragués passés et futurs et sur la technologie retenue pour cette drague, il n'est pas possible d'estimer cette évolution.

L'Ae recommande de préciser les caractéristiques de la nouvelle drague, ses avantages et inconvénients, notamment au regard des émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae considère que le bilan présenté est incomplet car il ne tient pas compte des émissions liées aux transports depuis et à destination de l'hinterland. Une comparaison des émissions par tonne transportée ou par population desservie des différents ports permettrait d'évaluer les efforts à réaliser et l'importance de l'objectif de développement de la multimodalité pour le GPMB.

L'Ae recommande d'affiner le bilan carbone du GPMB en tenant compte des émissions liées aux transports entre le port et son hinterland.

2.1.2.1.6 Ressources naturelles

La qualité des eaux est qualifiée de *globalement bonne* mais est affectée par une pollution au cadmium et aux pesticides. Ces pollutions tracent l'activité essentiellement agricole du bassin versant. Les quatre cinquièmes de la matière organique proviennent des cours d'eau notamment de l'agglomération de Bordeaux, ce point est sensible du fait du milieu estuarien et de son *bouchon vaseux*⁴¹ très sensible au risque d'anoxie⁴². L'ostréiculture est interdite à l'embouchure de l'estuaire du fait de la pollution métallique malgré l'amélioration de la situation. Le dossier signale à juste titre le rôle important des marais comme interface entre le bassin versant et l'estuaire.

Il est également indiqué que « *l'extraction de granulats dans l'estuaire peut conduire à la libération de Cadmium dissous par remise en suspension des sédiments* ». Compte tenu du fait que le projet stratégique prévoit une poursuite, voire une intensification, de l'activité d'extraction de matériaux, et en l'absence d'identification précise des sites de dragage, un diagnostic plus détaillé de l'état de la pollution des sédiments apparaît nécessaire. Une telle analyse permettrait de définir dès à présent des mesures permettant d'éviter, de réduire voire, si nécessaire, de compenser les impacts de ces opérations sur la qualité des eaux et des milieux aquatiques.

⁴⁰ La France a été plusieurs fois mise en demeure pour non respect du seuil fixé à 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an. « *Les zones concernées sont Marseille, Toulon, Avignon, Paris, Valenciennes, Dunkerque, Lille, le territoire du Nord Pas-de-Calais, Grenoble, Montbéliard/Belfort, Lyon, le reste de la région Rhône-Alpes, la zone côtière urbanisée des Alpes-Maritimes, Bordeaux, la Réunion et Strasbourg* » (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-596_fr.htm?locale=FR)

⁴¹ Un bouchon vaseux est une zone de très forte concentration en matières en suspension liée à mortalité des êtres vivants d'eau douce au moment où l'eau devient salée. Sa position fluctue dans l'estuaire en fonction des marées et du débit du cours d'eau amont. Il s'agit d'une zone de forte productivité biologique lorsqu'il fonctionne correctement. L'afflux de matière organique à laquelle s'ajoutent des matières solides et des polluants divers peut consommer l'oxygène dissous jusqu'à créer des conditions anoxiques avec émissions de gaz carbonique et de méthane, puissants gaz à effet de serre.

⁴² « *Dans le domaine biologique, l'anoxie est une diminution de la quantité de dioxygène disponible pour les tissus de l'organisme* » (wikipedia.org).

L'Ae recommande de préciser l'état de pollution des sédiments dragués dans le cadre du projet stratégique.

Sur le plan des énergies renouvelables il convient de noter la présence d'un projet de centrale à biomasse à Bassens, permettant de valoriser le gisement de la forêt landaise et de projets d'hydroliennes à Bordeaux.

2.1.2.1.7 Bruit

Le volet bruit se réfère aux cartes stratégiques du bruit réalisées par la communauté urbaine de Bordeaux en application de l'article L. 572-1 du code de l'environnement. À aucun moment, elles ne permettent une analyse de l'impact sonore des activités portuaires sur le voisinage.

Le dossier fait état de plusieurs secteurs où les niveaux sonores sont importants (niveaux sonores supérieurs au seuil de gêne de 60 dB(A)), notamment pour les sites de Bordeaux et de Bassens.

L'Ae recommande de fournir une évaluation des impacts sonores du GPMB sur le voisinage à l'état initial.

2.1.2.1.8 Milieu humain

Le dossier ne précise pas si des habitations sont localisées à proximité des sites du GPMB. Compte-tenu des nuisances potentiellement générés par les activités qui s'y dérouleront (bruit, risques technologiques, pollutions atmosphérique et lumineuse, etc.), une cartographie des principaux secteurs d'habitations et sites potentiellement sensibles (écoles, centres de soin, etc.) apparaît nécessaire.

L'Ae recommande de fournir une cartographie des principaux secteurs d'habitations et sites potentiellement sensibles présents à proximité des sites du GPMB.

2.1.2.1.9 Paysage et patrimoine

L'estuaire se caractérise par des paysages variés comportant les mattes, terres gagnées artificiellement sur l'estuaire au nord ouest, les coteaux viticoles du Médoc sur la rive gauche, les collines du Blayais en rive droite, la zone alluvionnaire du bec d'Ambès au confluent de la Dordogne et de la Garonne et les marais au nord de l'agglomération bordelaise. Ces éléments naturels remarquables sont associés aux activités industrielles et portuaires et au patrimoine bâti. Le terminal du Verdon est encadré de sites classés et inscrits. De nombreux monuments sont classés ou inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Le port de lune à Bordeaux et le verrou Vauban à Blaye sont inscrits sur la liste établie par le comité du patrimoine mondial de l'organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). L'évaluation environnementale ne permet pas à ce stade de déterminer quels seront les impacts du projet stratégique ; les questions paysagères spécifiques seront étudiées en fonction des projets lancés sur chacun des terminaux.

2.1.2.1.10 Pollution lumineuse

Les activités portuaires et industrielles peuvent générer des émissions lumineuses importantes, notamment du fait que certaines d'entre elles ont lieu la nuit. Cette question ne fait pas l'objet d'analyse particulière dans le dossier alors même que ces émissions pourraient générer des impacts importants sur l'environnement (cadre de vie des riverains et perturbation de la faune).

2.1.2.2 Bilan du projet stratégique précédent

Un bilan du plan stratégique 2009-2013 est fourni. Il analyse de façon qualitative les effets de ce plan du fait des travaux sur les infrastructures, des opérations concernant la sûreté, des aménagements et du volet développement durable. Le dossier conclut à des impacts nuls ou positifs mais cette assertion est peu étayée par des résultats de suivi précis et quantitatifs. Le volet développement durable manifeste une volonté de prendre la pleine mesure de ces enjeux avec des

actions concrètes comme la gestion des espaces naturels, le traitement des déchets, l'analyse des sols pollués, les travaux sur un plan de gestion des dragages ou encore la volonté d'obtenir une certification ISO 14001 et la participation financière aux recherches sur le fonctionnement de l'estuaire. Ce volet gagnerait à être présenté à l'aide de résultats de suivi quantitatifs.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation du plan stratégique 2009-2013 à l'aide d'indicateurs ou de données quantitatives.

L'Ae constate en outre que plusieurs plans ou schémas évoqués dans le cadre du présent projet stratégique préexistaient à son élaboration (éventuellement sous une forme plus ancienne). Par exemple, des plans de collecte, de traitement et d'élimination existent déjà et leurs grandes orientations auraient pu être rappelées.

Il est également mentionné dans cette partie un « *plan de Gestion des sédiments qui sera lancé fin 2014 en partenariat avec le SMIDDEST⁴³ et l'Agence de l'eau Adour-Garonne* ». Ce plan aurait donc, théoriquement, pu être présenté dans le cadre du présent projet stratégique.

Enfin, le bilan positif du précédent projet stratégique est rapidement relativisé par la partie suivante : « *exposé des motifs pour lesquels le projet stratégique a été retenu* ». En effet, l'évaluation environnementale y précise que la poursuite des tendances 2009-2014 « *ne permet pas de développer de stratégie d'évitement des secteurs à forts enjeux* », « *conduit à une consommation d'espaces plus importante* », « *comprend un risque de fragmentation des espaces naturels* », etc.

2.1.2.3 Les perspectives d'évolution du territoire, sans projet stratégique

L'évaluation environnementale comporte un chapitre (page 153) intitulé : « *exposé des motifs pour lesquels le projet stratégique a été retenu* ». Ce chapitre évoque un « *scénario au fil de l'eau* » qui consisterait à poursuivre une politique d'aménagement des terrains « *au coup par coup* » en fonction des besoins. L'évaluation environnementale souligne que dans un tel scénario il ne serait pas possible de tenir compte des enjeux de protection des espaces naturels et des considérations hydrauliques. Il s'en suivait : des « *difficultés d'acceptabilité réglementaire des projets [...], un allongement des procédures administratives, une concertation plus difficile avec les partenaires, d'où un risque de perte d'attractivité [du GPMB]* ». L'Ae se félicite de cette prise de conscience d'une coïncidence d'intérêts entre la préservation de l'environnement et l'attractivité économique.

Les points suivants sont notamment soulignés :

- le scénario au fil de l'eau accroîtrait la consommation d'espaces naturels à enjeu écologique et la fragmentation de ces espaces au détriment de la continuité écologique ;
- le plan stratégique prévoit un plan de gestion des sédiments, le scénario au fil de l'eau engendrerait un coût accru pour les dragages et une emprise plus importante ;
- le scénario au fil de l'eau maintiendrait la domination des accès routiers aux installations du GPMB avec des impacts polluants locaux.

2.1.3 Exposé des motifs pour lesquels le projet stratégique 2014–2019 du grand port maritime de Bordeaux (33) a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement, et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées

Ce volet de l'étude évoque les critères qui ont présidé à l'élaboration du plan, à savoir la concentration des activités, la préservation des zones inondables, le développement de la multimodalité et la priorisation de l'évitement dans le cadre de la doctrine ERC. Il mentionne les études qui ont été lancées dans le cadre des trois étapes de la conception du plan stratégique précédemment évoquées.

A aucun moment il n'est envisagé des scénarios plus « radicaux » qui permettraient à la fois d'explorer des possibilités encore plus intéressantes pour l'environnement et de dessiner un en-

⁴³ Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde.

semble de futurs possibles avant de choisir celui qui convient aux acteurs du territoire. L'Ae considère que sans cette analyse le lecteur est en situation d'imaginer lui-même de tels scénarios qui pourraient consister par exemple à recentrer les activités sur les quelques terminaux où les impacts environnementaux sont les plus faibles et la rentabilité économique maximale ; en revanche, il n'est pas en mesure de se doter d'une vision objective des meilleures solutions faute d'évaluation économique et environnementale de tels scénarios contrastés.

Il ressort également que la partie relative à la justification du projet ne quantifie pas le besoin en foncier nouveau nécessaire pour le développement du GPMB tel que prévu dans le projet stratégique, en tenant compte des éventuelles réserves foncières existantes sur des espaces déjà artificialisés à ce jour. Cette donnée aurait utilement pu être mise en regard de l'enveloppe des zones aménageables prévues à ce jour et leur répartition selon les différents terminaux.

L'Ae recommande de quantifier le besoin en foncier nouveau nécessaire pour le développement du GPMB tel que prévu dans le projet stratégique, en le justifiant notamment au regard des éventuelles réserves foncières existantes.

2.1.4 Analyse des effets probables du projet stratégique

La mise en œuvre du présent projet stratégique conduirait, selon les informations du dossier, à éviter l'aménagement de 35 ha pour un total de 404 ha identifiés comme potentiellement aménageable (soit une économie inférieure à 10 % par rapport à l'évolution tendancielle).

2.1.4.1 Effets sur les espaces naturels

L'évaluation environnementale mentionne la réalisation en cours d'un *audit écologique* qui *permettra d'affiner les connaissances et l'évaluation des incidences sur les espaces naturels et la biodiversité*. De fait l'évaluation de ces impacts est essentiellement qualitative et se base sur les espaces naturels sensibles ou protégés sur lesquels le GPMB envisage des aménagements. L'évaluation mentionne sur chacun des terminaux les zones naturelles qui pourraient faire l'objet d'aménagements, donc de pertes probables d'habitats d'intérêt écologique plus ou moins marqué ou des interruptions de continuité écologique. Cette analyse ne se base pas sur l'évaluation quantitative des surfaces concernées sauf quand aucun espace naturel n'est concerné. Elle conclut en général à un impact faible ou nul et attend de l'étude écologique une confirmation. L'Ae considère que ces conclusions, bien que provisoires, seraient plus faciles à comprendre si elles s'accompagnaient a minima de visions cartographiques et quantitatives des surfaces à enjeux concernées.

L'Ae recommande de présenter les impacts probables sur les espaces naturels sous une forme cartographique et quantitative pour chacun des terminaux du GPMB.

L'Ae a par ailleurs bien noté que l'étude écologique en cours était un préalable à tout aménagement et constituait la base des évaluations d'incidence environnementale des projets futurs. L'Ae se félicite de cette démarche de planification basée sur des considérations écologiques même si elle peut regretter que cette étude n'ait pas été conduite avant la rédaction du projet stratégique 2014-2019. L'Ae note cependant quelques points de vigilance qui devront retenir toute l'attention du GPMB dans son action de planification des différents aménagements sur ses terminaux :

- une partie des terrains aménageables du terminal du Verdon et de Pauillac appartiennent à des Znieff ou Zico ou concernent des habitats d'espèces végétales protégées ;
- le risque de fragmentation d'un habitat d'intérêt communautaire de mégaphorbiaie ainsi que de destruction de biotopes favorables au Cuivré des marais, au Vison d'Europe, à la Loutre d'Europe, et à divers taxons de l'avifaune, d'odonates, et de chiroptères par d'éventuels aménagements du terminal de Bassens sur la zone de Sabarège ;
- l'intégralité des espaces aménageables du terminal de Grattequina sont en zone humide ;
- les terminaux de Grattequina, Bassens, et Ambès sont situés sur des espaces considérés comme réservoirs de biodiversité par le schéma régional de cohérence écologique⁴⁴.

⁴⁴ SRCE dont l'enquête publique vient de se terminer (ouverte du 27 avril au 5 juin 2015).

Le dossier évoque par ailleurs la rédaction par le CPIE Médoc⁴⁵, dans le cadre du précédent projet stratégique, d'un plan de gestion écologique d'une zone de 655 ha sur le territoire du port au Verdon-sur-Mer et d'un autre pour le site de Grattequina. Ces plans de gestion devraient, selon l'évaluation environnementale, être étendus à l'ensemble des zones à vocation naturelle des différents terminaux du Port.

L'Ae recommande d'apporter des précisions quant aux plans de gestion écologique existants sur les zones d'action foncière du port.

2.1.4.2 Zones humides et milieux aquatiques

L'évaluation environnementale mentionne les risques de contamination chronique ou accidentelle du milieu aquatique du fait du ruissellement sur les surfaces aménagées du GPMB et invoque la dilution pour en minimiser les impacts. Il est également souligné le fait que « *chaque projet sera soumis aux réglementations relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et à la Police de l'Eau, et fera l'objet d'une étude liée à la gestion des eaux pluviales* ». L'Ae rappelle que le respect des réglementations en vigueur va de soi mais ne saurait suffire pour évaluer les incidences environnementales du plan. Elle considère que la sensibilité particulière du milieu fragile que constitue l'estuaire justifierait qu'une attention particulière soit apportée à la question des pollutions et que cela soit approfondi au sein du plan stratégique. Un tel développement pourrait valoir prescription pour chacun des projets subséquents.

L'Ae remarque également que la question des sédiments, abordée de façon satisfaisante par la mise en place d'un plan de gestion sédimentaire en concertation avec le syndicat mixte en charge de la gestion de l'estuaire n'évoque pas la question des pollutions. Tout au plus est-il annoncé dans le chapitre sur l'état initial que ponctuellement sur certains terminaux les seuils N1⁴⁶ sont respectés.

L'Ae recommande de développer, au sein du plan stratégique, une stratégie de limitation des pollutions accidentelles et chroniques des milieux aquatiques, y compris le compartiment sédimentaire, qui tienne compte de la sensibilité particulière du milieu estuarien.

Certaines des zones identifiées comme aménageables sont des zones humides (à Grattequina ou, en partie, à Sabarèges). Le dossier précise que « *les effets sur les zones humides pourront être précisés, sur chacun des terminaux, à partir de l'audit écologique qui vient d'être lancé, car ce dernier permettra d'optimiser les périmètres aménageables* ».

2.1.4.3 Continuités écologiques

Les zones à aménager de Grattequina, Bassens, et Ambès sont situées à l'intérieur de continuités écologiques à préserver identifiées dans le SCoT de l'aire métropolitaine de Bordeaux⁴⁷. Elles se situent également au sein de réservoirs biologiques à préserver identifiés dans le SRCE d'Aquitaine et dans le lit majeur de la Garonne. Le dossier indique que « *les terrains aménageables du Port n'occupent qu'une petite partie de cette plaine, et, de ce fait ne risquent pas de constituer une interruption de cette continuité* ». En dépit du caractère limité de leur emprise, l'Ae constate que l'aménagement de ces zones ne semble pas aller dans le sens du rétablissement, du maintien ou de la préservation des réservoirs biologiques et des continuités écologiques identifiées.

L'Ae recommande de préciser les impacts du projet stratégiques sur les continuités écologiques et de définir des mesures visant à les éviter, les réduire et, si nécessaire, les compenser.

2.1.4.4 Risque inondation

L'évaluation environnementale évalue à la fois les effets des inondations sur les terminaux et les effets de l'imperméabilisation des sols du fait de ces terminaux sur les inondations. L'évaluation

⁴⁵ Centre permanent d'initiatives pour l'environnement.

⁴⁶ Arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement

⁴⁷ Exécutoire depuis le 28 avril 2014.

liste les contraintes imposées par les PPRI qui devront être respectées par le GPMB et ses clients. Néanmoins, les prescriptions de ces PPRI, en vigueur ou en cours d'approbation, ne sont pas toutes rappelées et la compatibilité des aménagements prévus sur certains sites avec ces plans⁴⁸ ne peut donc pas être clairement établie à la seule lecture du dossier.

L'Ae recommande de présenter explicitement les dispositions des différents PPRI en vigueur sur le territoire des sites du GPMB et d'assurer la compatibilité du projet stratégique à ces plans.

Une évaluation de l'effet des aménagements sur les hauteurs d'eau montre que les impacts peuvent atteindre plusieurs dizaines de centimètres selon les secteurs⁴⁹. L'évaluation souligne en outre le fait que l'étude hydraulique réalisée en 2014 dans le cadre du projet stratégique ne prend en compte que les terrains imperméabilisés submersibles qui ne sont pas les seuls à modifier le ruissellement. L'évaluation environnementale aborde la question des impacts cumulés au niveau du Verdon, le schéma de cohérence territoriale prévoit à la fois le renforcement de l'activité portuaire avec le développement de l'urbanisation sur cette zone sensible au risque d'inondation. Ce cumul renforce l'importance pour l'Ae d'études précises et quantitatives du risque d'inondation.

L'Ae recommande de présenter de façon plus complète l'étude hydraulique notamment en ce qui concerne l'évaluation de l'impact de l'ensemble des surfaces imperméabilisées sur le ruissellement et les inondations en tenant compte, le cas échéant, des effets cumulés avec d'autres programmes d'aménagement.

Les analyses ont d'ores et déjà mis en évidence la nécessité, sur les sites d'Ambès, de Grattequina et Bassens, de mesures compensatoires. Aucune précision sur les mesures envisageables (si ce n'est qu'elles sont qualifiées de « déblais ») n'est apportée. Le dossier indique que « Ces effets seront réduits par la mise en place de mesures de gestion des eaux pluviales à l'échelle des documents d'urbanisme locaux et à l'échelle opérationnelle pour les projets situés dans l'enceinte des terminaux ».

L'Ae recommande de préciser les mesures qui seront prises vis-à-vis de la gestion du risque d'inondation.

2.1.4.5 Risques industriels

Ce volet de l'évaluation mentionne l'obligation de réaliser des études de dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement et les différentes contraintes que cela implique pour les terminaux ou bien, quand il s'agit des installations placées au sein de l'emprise du GPMB de celles qui s'appliquent au voisinage. Ce dossier mériterait une présentation cartographique. Par ailleurs, les zones de danger définies autour du ponton Airbus de Pauillac qui a fait l'objet d'un porté à connaissance du préfet n'ont pas été prises en compte. Le paragraphe sur le risque lié au transport de matières dangereuses est particulièrement succinct, l'Ae s'attendrait à y lire les incidences du plan stratégique sur le risque de transport maritime, fluvial, routier et ferroviaire des matières dangereuses dans l'ensemble de l'agglomération et de l'hinterland.

L'Ae recommande de compléter le volet risques industriels par une présentation cartographique des enjeux et de développer l'évaluation des risques liés au transport de matières dangereuses à l'échelle de l'hinterland.

2.1.4.6 Qualité de l'air

L'évaluation mentionne les effets positifs du plan stratégique du fait des transferts modaux des transports routiers vers le ferroviaire et le fluvial ainsi que d'éventuels effets négatifs liés aux émissions des industries qui viendraient s'implanter sur les terminaux. Aucune analyse quantitative n'est proposée ce que l'Ae considère comme très insuffisant.

⁴⁸ Dont l'Ae rappelle néanmoins que certains, notamment pour l'agglomération Bordelaise, sont en cours de révision.

⁴⁹ Par exemple, au niveau du terminal de Bassens, avec digue, les aménagements entraîneront une baisse de 4 à 38 cm du niveau d'eau dans les zones de marais au nord.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation quantitative des effets du plan stratégique sur la qualité de l'air.

2.1.4.7 Energie

Le projet stratégique ambitionne le développement de plusieurs sources d'énergie renouvelable (éoliennes, hydroliennes, filière bois-énergie, etc.). Si cette stratégie va bien dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'environnement, l'étude d'impact ne fournit pas d'estimation quantitative des consommations énergétiques passées, présentes et futures du GPMB, ni de sa production.

L'Ae recommande de fournir une estimation des consommations énergétiques du GPMB et leurs tendances d'évolutions passées et futures, ainsi que de sa production.

2.1.4.8 Bruit

Le dossier mentionne de possibles accroissements des impacts sonores et indique que les installations du GPMB respecteront la réglementation en vigueur, ce qui ne constitue pas, rappelons-le, une évaluation environnementale.

L'Ae recommande de procéder à une étude prospective des niveaux de bruit potentiels au voisinage des terminaux afin de pouvoir effectuer les choix d'implantation à moindre impact.

2.1.4.9 Paysage

Ce volet de l'évaluation environnementale liste les principaux paysages remarquables le long de l'estuaire et met en évidence les enjeux importants qu'ils représentent pour les aménagements futurs. Le projet stratégique lui-même n'aborde la question du paysage que de manière incidente dans le cadre de « l'[élaboration] en concertation [d']une charte cadrant le développement et l'exploitation d'activités portuaires ». L'Ae considère que l'importance des enjeux justifierait que le traitement des enjeux paysagers soit plus détaillé dans le projet stratégique.

L'Ae recommande au GPMB de développer la question de la préservation des paysages dans cadre du projet stratégique.

2.1.5 Evaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation environnementale affirme que « le Projet Stratégique n'a pas d'effet sur les zones Natura 2000 dans la mesure où tous les terrains aménageables sont situés en dehors des zones Natura 2000 ». Or, sur le plan méthodologique, l'Ae rappelle que, y compris dans les cas où aucun aménagement n'est prévu dans le périmètre d'un site Natura 2000 donné, des incidences significatives sur ce site sont possibles (rupture de continuité écologique, impacts sur les eaux souterraines, bruit, pollution, etc.). Compte tenu de la sensibilité des secteurs concernés et des activités considérées (dragages, entretien et démontage de bateaux, etc.) une analyse beaucoup plus précise et détaillée est nécessaire. Par exemple, l'étude mentionne l'accroissement de turbidité des dragages au sein de l'estuaire, cet accroissement provoquant une anoxie estivale qui a été évalué par l'étude d'impact du GPMB réalisée en 2005. Cet impact sera annulé par l'arrêt des dragages en période estivale. L'Ae considère qu'il aurait été utile de rappeler les principaux résultats de l'étude de 2005, de les mettre en regard des mesures prises pour les éviter ou les réduire et de préciser quelles conséquences ont été tirées de ce retour d'expérience sur la conduite des dragages pour la période à venir.

L'Ae recommande de présenter le retour d'expérience sur la conduite des dragages et leurs effets constatés sur l'oxygénation de l'estuaire. Elle recommande de préciser en quoi ce retour d'expérience permet d'améliorer la stratégie de dragage dans le cadre du plan stratégique 2014-2019.

De façon générale, l'ensemble de l'estuaire étant une zone Natura 2000, l'Ae considère que les observations et recommandations qu'elle émet concernant l'ensemble des impacts du plan stratégique sur les espaces naturels et pollutions des milieux sont valables pour l'étude d'incidences

Natura 2000. En particulier, l'Ae considère que la conclusion sur l'absence d'effet négatif significatif sur l'état de conservation des habitats et espèces pour lesquelles les sites Natura 2000 ont été désignés n'est pas suffisamment argumentée et doit être réévalué au vu des résultats de l'expertise écologique en cours.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des incidences du projet stratégique sur l'état de conservation des habitats et espèces pour lesquelles les sites Natura 2000 ont été désignés au vu des résultats de l'expertise écologique en cours.

2.1.6 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Le GPMB applique la doctrine ERC de façon correcte en privilégiant l'évitement sur la réduction puis en dernier ressort la compensation. L'étude d'impact indique que le GPMB a lancé de nombreuses études afin de fonder ses mesures d'évitement et de réduction mais il n'est pas précisé la liste de ces études ni leurs principaux résultats. De même il est fait mention de mesures de compensation lorsque les impacts sur les espaces naturels sont inévitables ou ce qui concerne les impacts hydrauliques ou les nuisances et pollutions mais ces mesures ne sont pas détaillées⁵⁰.

L'Ae recommande de préciser et de cartographier les aires où les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont ou seront appliquées.

2.1.7 Dépenses correspondantes

Selon l'article R. 122-20 du code de l'environnement, la description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation « est accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes ». Une telle estimation est absente de l'évaluation environnementale du présent projet stratégique.

L'Ae recommande de présenter une estimation des dépenses correspondantes aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre.

2.1.8 Suivi

Concernant les modalités de suivi du projet stratégique, un rapport de synthèse annuel est prévu sur la base de cinq indicateurs permettant d'évaluer :

- la part du tonnage de marchandises par type de moyen de transport ;
- la connectivité des habitats d'espèces ;
- l'étendue des habitats d'espèces à enjeu ;
- l'étendue des zones humides ;
- l'étendue des habitats naturels à enjeu.

Si ces indicateurs (exprimés en hectares, en nombres de connexions par espèce ou en pourcentage) sont utiles, l'Ae note qu'ils ne couvrent pas l'ensemble des effets éventuels du projet stratégiques sur l'environnement (bruit, risques naturels et industriels, pollution atmosphérique, etc.).

L'Ae rappelle à ce titre que l'évaluation environnementale doit présenter « des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus : a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ; b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées » (article R. 122-20 du code de l'environnement).

L'Ae recommande de présenter des mesures de suivi de l'ensemble des impacts du projet stratégique sur l'environnement. Elle recommande par ailleurs de prévoir des mesures correctrices dans le cas où les objectifs recherchés ne seraient pas atteints.

⁵⁰ Alors même que les rapporteurs de l'Ae ont pu constater *in situ* la pertinence de certaines mesures compensatoires qui ont été mises en œuvre dans le cadre de précédents projets.

2.1.9 Méthode

Ce volet de l'évaluation environnementale liste les documents consultés par le prestataire de l'évaluation environnementale et souligne qu'il a privilégié les évaluations quantitatives. L'Ae a bien relevé ce paradoxe, les évaluations ayant été essentiellement qualitatives. L'Ae reconnaît que l'évaluation environnementale d'un projet stratégique n'est pas une opération aisée car un tel document ne peut avoir la précision d'un projet. Il importe néanmoins de donner à l'évaluation un caractère beaucoup plus quantitatif permettant de mieux éclairer les choix futurs. Comme indiqué précédemment, l'Ae souligne l'importance de l'établissement d'un état initial précis et documenté comme support de l'évaluation des impacts ultérieurs. L'utilisation de scénarios devient ainsi possible avec des objectifs raisonnables de développement, d'usage des terres et de réduction d'émissions à ce stade préliminaire de l'évaluation environnementale. De ce point de vue le suivi d'un plan est aussi un excellent outil de préparation du plan suivant.

2.2 *Résumé non technique*

Le résumé non technique est correctement dimensionné et résume l'évaluation environnementale.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.