



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 dragage des sédiments non immergeables du Grand port maritime (GPM) de La Rochelle (17)

n°Ae : 2016-116

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 25 janvier 2017 à la Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dragage des sédiments non immergeables du Grand port maritime (GPM) de La Rochelle.

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Mauricette Steinfeldler, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 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 : François Letourneux

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Charente-Maritime, le dossier ayant été reçu complet le 31 octobre 2016.

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

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté, par courriers en date du 15 novembre 2016 :

- le préfet de département de Charente-Maritime, et a pris en compte la réponse de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) en date du 16 novembre 2016,
- le préfet maritime de l'Atlantique,
- la ministre chargée de la santé.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine, et a pris en compte sa réponse en date du 22 décembre 2016,
- la direction interrégionale de la mer (DIRM) Sud-atlantique, et a pris en compte sa réponse en date du 28 décembre 2016.

Sur le rapport de Thierry Galibert et Maxime Gérardin, et 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 projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Les sédiments présents dans les parties les plus anciennes du Grand port maritime (GPM) de La Rochelle présentent des niveaux de pollution chimique incompatibles avec un clapage² en mer. Ces secteurs n'ont pas été dragués depuis une dizaine d'années, car il n'existait pas de filière de prise en charge des sédiments correspondants. Le GPM souhaite cependant être en mesure de restaurer les profondeurs d'origine, pour permettre l'installation éventuelle d'activités qui auraient besoin de quais de cette profondeur. Il prévoit de créer une installation de traitement à terre de déchets non dangereux capable d'accueillir ces sédiments, sur laquelle l'Ae a déjà rendu un avis³, sur le site de la Repentie. Le présent avis porte, quant à lui, sur l'autorisation de dragage des sédiments pollués.

Les principaux enjeux environnementaux du dossier sont, d'après l'Ae, la non-dispersion des pollutions existantes des sédiments, et leur traitement, dans l'objectif de « reconquête des milieux » affiché par le GPM.

L'Ae rappelle que le dossier est construit sous l'hypothèse que l'installation de traitement aura été autorisée et sera fonctionnelle. Dans le cas contraire, le dossier perdrait son fondement.

L'Ae souligne aussi que la fonctionnalité en vue de laquelle le projet est présenté est l'accueil de nouvelles activités sur le port. Il est compréhensible que l'autorisation soit sollicitée avant que les caractéristiques de ces activités ne soient entièrement connues. L'Ae recommande néanmoins de compléter le dossier, quant à la nature des activités susceptibles d'être accueillies, et sur le traitement des impacts environnementaux associés.

Nonobstant ces remarques, l'étude d'impact est claire et bien illustrée.

D'autres recommandations de l'Ae portent sur :

- la comparaison des deux méthodes de dragage et de transport des sédiments envisageables, et la prise en compte des enjeux environnementaux, dont les émissions de gaz à effet de serre et polluants de l'air, dans le choix entre ces méthodes ;
- l'analyse des incidences sur les sites Natura 2000, trop succincte ;
- l'atteinte de la « *reconquête des milieux* » que le GPM ambitionne.

Les différentes recommandations de l'Ae, ainsi que leurs justifications, figurent dans l'avis détaillé.

² Action de relarguer en mer des sédiments dragués dans un port ou un chenal.

³ Avis de l'Ae n° 2016-34 du 20 juillet 2016 - centre de traitements de sédiments de la Repentie (17).

Avis détaillé

1 Contexte, présentation des dragages et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le Grand port maritime (GPM) de La Rochelle réalise des dragages d'entretien pour maintenir les profondeurs de ses différents bassins. Les résultats d'analyse montrent que les sédiments situés dans la partie la plus ancienne du port, à savoir principalement le bassin à flot⁴, présentent des niveaux de pollution chimique (dépassements des seuils réglementaires « N1 » et « N2 »⁵) incompatibles avec un clapage⁶ en mer.



Figure 1 : Les différents bassins du port. En vert, les zones sur lesquelles le Port dispose d'une autorisation de dragages, en rouge le bassin à flot, en tiretés jaune les zones sur lesquelles porte le présent dossier.
Source : dossier du maître d'ouvrage.

Ces secteurs du port, qui ne correspondent pas aux différents quais accueillant les plus grands navires, n'ont pas été dragués depuis une dizaine d'années environ, notamment à cause de l'absence, à proximité, d'installations de prise en charge à terre de ces sédiments. Le GPM souhaite cependant être en mesure de restaurer les profondeurs d'origine, dans le cas où des porteurs de projets désireux de disposer de quais de cette profondeur souhaiteraient s'installer. Il

⁴ Bassin à flot : bassin séparé de la mer par une porte (en l'occurrence une écluse) qui y maintient l'eau, pour éviter que les navires n'échouent à marée basse.

⁵ 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.

⁶ Action de relarguer en mer des sédiments dragués dans un port ou un chenal.

affiche en outre l'ambition d' « œuvrer pour la reconquête des milieux en retirant les dépôts contaminés ». Il a donc décidé de créer une installation de traitement de déchets non dangereux, pour accueillir des sédiments pollués, dont le dossier d'autorisation est en cours d'instruction et sur lequel l'Ae a déjà rendu un avis⁷, sur une partie de l'anse de la Repentie. Cette installation pourra traiter des sédiments pollués admissibles issus tant des dragages du GPM que de ceux d'autres gestionnaires.

Le présent avis porte quant à lui sur le dossier d'autorisation des dragages.

1.2 Présentation des dragages projetés

Les volumes à draguer concernent principalement le bassin à flot, mais aussi les alvéoles de la base sous-marine (à l'extrémité est du bassin) et le ponton dit « du 519^e régiment du train ». L'autorisation au titre de la loi sur l'eau est sollicitée pour un volume total maximal de 100 000 m³ en dix ans, étant entendu qu'il est peu probable que les besoins conduisent à draguer effectivement l'ensemble de ce volume. Le GPM affiche un « volume estimé » de 50 000 m³. Tous ces sédiments seront traités par le centre de la Repentie, suffisamment dimensionné pour accueillir ces flux.

Dans le dossier, l'absence de description préalable du bassin à flot, notamment de la manière dont les hauteurs d'eau y sont gérées et dont les cotes sont mesurées, ne permet pas à un lecteur non familier des lieux de comprendre facilement les données présentées.

L'Ae recommande de compléter la présentation des dragages par une description des espaces portuaires concernés.

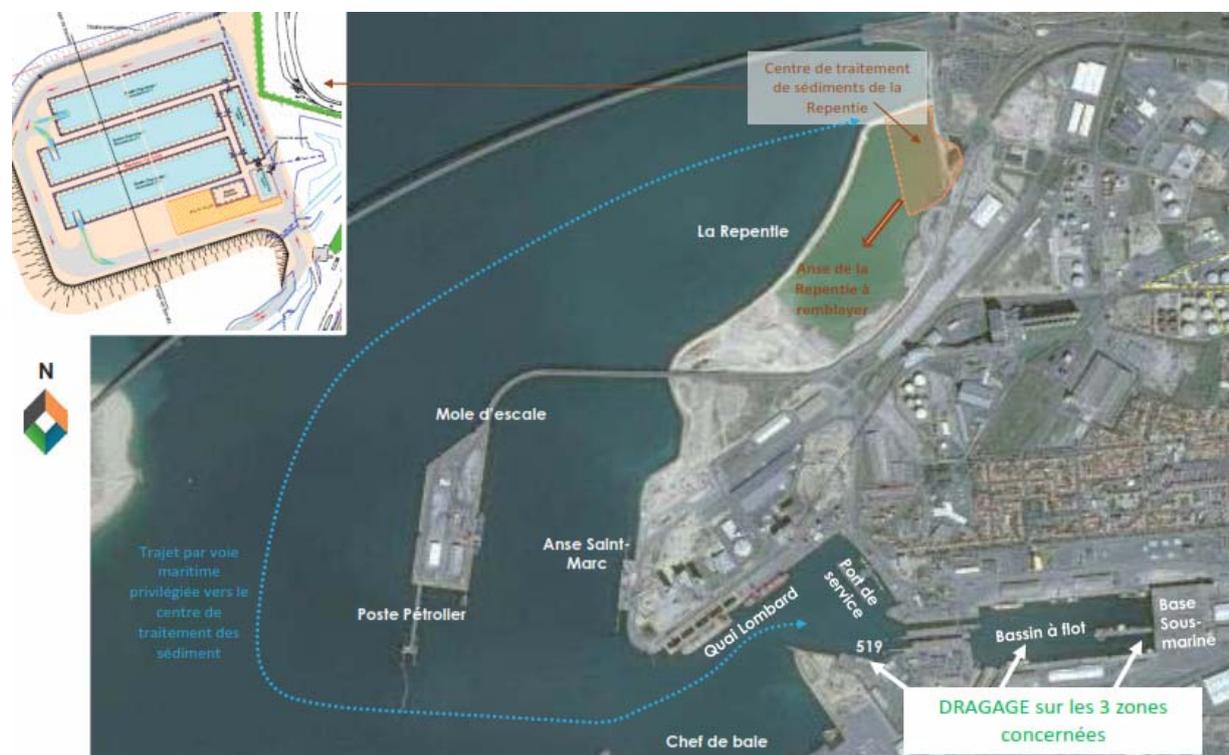


Figure 2 : Les zones à draguer, en bas à droite de la photographie, et le centre de traitement de la Repentie, en haut. Source : dossier du maître d'ouvrage.

⁷ Avis de l'Ae n° 2016-34 du 20 juillet 2016 – centre de traitements de sédiments de la Repentie (17).

Les deux techniques de dragage et de transport auxquelles le GPM souhaite pouvoir recourir sont :

- le dragage par pelle mécanique, et le transport des sédiments par camions étanches jusqu'au site de la Repentie ;
- le dragage par une drague aspiratrice, et le transport des sédiments par la mer jusqu'au site de la Repentie, lequel est équipé d'un dispositif permettant de décharger un navire au mouillage.

D'après les indications données oralement aux rapporteurs de l'Ae, le GPM prévoit de recourir préférentiellement à la première des deux méthodes.

Le coût du dragage, traitement inclus, est estimé à environ 100 € HT par mètre cube de sédiments pollués.

1.3 Procédures

Les dragages sont soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique 21° a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Dans la mesure où le maître d'ouvrage est un établissement public placé sous la tutelle de la ministre en charge de l'environnement, l'autorité environnementale compétente⁸ est l'Ae du CGEDD.

Concernant le traitement des sédiments sur le site de la Repentie :

- l'aménagement de l'anse a été autorisé au titre de la loi sur l'eau par arrêté préfectoral n° 09-13-DISE-DDE du 24 août 2009,
- son exploitation en tant qu'installation de stockage de déchets inertes a été autorisée, au titre des ICPE⁹, par arrêté préfectoral du 2 janvier 2012,
- l'installation de traitement de déchets non dangereux a fait l'objet de l'avis de l'Ae déjà cité, d'une enquête publique, et devra être autorisée au titre des ICPE.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de faire état, lors de la présente enquête publique, de l'avancement de l'autorisation du centre de traitement des sédiments.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Selon l'Ae, les principaux enjeux soulevés par la présence de sédiments pollués, et par le souhait du GPM de pouvoir approfondir les bassins, sont :

- la non-dispersion des pollutions existantes,
- le traitement de ces pollutions, pour permettre le développement de milieux naturels.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement claire et bien illustrée. Dans la suite de l'avis, l'Ae revient sur les points qui lui semblent les plus importants.

⁸ En application de l'article R.122-6 II 2° du code de l'environnement.

⁹ Installations classées pour la protection de l'environnement.

2.1 Définition du projet examiné

L'étude d'impact présentée porte essentiellement sur le périmètre de l'autorisation de dragages, ainsi que sur le transport des sédiments jusqu'au site de traitement de la Repentie. L'Ae rappelle que le périmètre d'une autorisation ne correspond pas nécessairement au périmètre sur lequel une étude d'impact est pertinente ; ce dernier doit être défini à partir de la fonctionnalité recherchée par le projet.

2.1.1 Prise en compte du traitement des sédiments

L'installation de traitement de l'anse de la Repentie est réglementairement indispensable pour permettre le dragage des sédiments pollués, ce qui aurait pu plaider pour une étude d'impact globale. Cependant, cette installation est susceptible d'accueillir les déblais d'autres maîtres d'ouvrage, ce qui peut justifier la séparation des études d'impact. L'Ae rappelle toutefois que :

- la présente étude d'impact et l'autorisation des dragages sont construites selon l'hypothèse que l'installation de traitement aura été autorisée et sera fonctionnelle. Si ces conditions n'étaient plus réalisées, elles perdraient leur fondement technique ;
- le fonctionnement de l'installation de traitement sera une conséquence de la décision d'opérer les dragages. Le public doit donc pouvoir accéder, lors de l'enquête publique relative aux dragages, aux éléments de l'étude d'impact de l'installation de traitement. Une réponse a été apportée en annexant à la présente étude d'impact le résumé non technique de l'étude d'impact de l'installation de traitement. Il pourrait être utile d'indiquer également au public un lien internet permettant de consulter l'ensemble de cette étude d'impact et de ses annexes.

2.1.2 Prise en compte des installations d'activités portuaires

Les dragages ne constituent pas en eux-mêmes une « fonctionnalité recherchée » ; la fonctionnalité est l'installation d'entreprises sur le port. La démarche selon laquelle le GPM sollicite l'autorisation de dragages avant que le besoin précis n'ait été exprimé par ses clients, quoique compréhensible du point de vue commercial, ne permet pas de rendre compte dans l'étude d'impact des installations à venir et de leurs impacts environnementaux. Selon l'Ae, le manque de connaissance du besoin précis ne doit pas empêcher le GPM d'expliquer, en faisant référence par exemple à son projet stratégique, quels types d'activités il est susceptible ou non d'accueillir grâce aux dragages envisagés, et selon quels processus les impacts environnementaux éventuels de ces activités seront gérés.

2.2 Analyse de l'état initial

L'état initial de l'environnement n'est pas présenté en un seul chapitre, mais en plusieurs chapitres spécifiques placés en têtes de parties thématiques (qualité des eaux, contexte biologique, etc.). Chacune de ces parties thématiques présente l'état initial, évalue les impacts du projet sur la thématique concernée, et présente les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées.

Les données présentées sont bien proportionnées à l'ampleur du projet.

2.2.1 État initial de la pollution des sédiments portuaires

Le diagnostic est bien documenté. Il met en avant des pollutions aux métaux, aux polychlorobiphényles (PCB), aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), et aux tributylétains (TBT). Les seuils réglementaires « N1 » et « N2 » sont dépassés en de nombreux points. Un test « H14 »¹⁰ est par ailleurs conduit, sur un échantillon considéré comme représentatif des sédiments à draguer. Il conclut à l'absence d'écotoxicité de l'échantillon.

La faune benthique (associée aux sédiments) a été expertisée en 2014. Une comparaison entre le bassin à flot et un site extérieur au port a été effectuée, et démontre que l'écosystème présent dans le bassin à flot est fortement dégradé (prédominance d'espèces opportunistes).

2.2.2 État initial de la qualité des eaux et des milieux naturels

Un état de la qualité des eaux dans les Pertuis charentais¹¹ est présenté, sur la base de suivis existants, s'intéressant principalement à la qualité conchylicole des eaux.

L'état initial des milieux naturels, à l'échelle des Pertuis, s'appuie quant à lui largement sur les zonages de protection réglementaires (dont les sites Natura 2000), et sur les connaissances associées.

Ces données n'appellent pas de remarques de la part de l'Ae.

2.3 *Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu*

L'analyse des variantes compare le dragage mécanique (pelle) au dragage hydraulique (aspiration). Dans le cas d'un dragage hydraulique, le GPM exclut par avance de pratiquer la « surverse », consistant à éliminer directement dans le bassin dragué l'excès d'eau aspiré dans la barge avec les sédiments (risque de passage en solution des contaminants).

Le mode de transport dépend quant à lui du mode de dragage (par camions pour un dragage mécanique, par navire pour un dragage hydraulique). Le dossier ne présente pas les raisons techniques qui expliquent pourquoi le mode de transport à privilégier est fonction du mode de dragage.

Le dossier conclut que la configuration est favorable à un dragage mécanique, mais que le dragage hydraulique pourra être utilisé également. Les facteurs permettant d'arbitrer entre les deux méthodes, dont les éventuels éléments environnementaux qu'ils peuvent intégrer, ne sont cependant pas réellement décrits. La différence des modes de transport correspondant à chacune des deux méthodes de dragage ne semble pas peser dans le choix. Les explications fournies aux rapporteurs font apparaître que le souci de limiter l'apport d'eau avec les sédiments dans l'installation de traitement est en fait un critère important. Par ailleurs, selon l'Ae, il serait utile de comparer les méthodes, dans l'ensemble de leurs composantes (du dragage jusqu'à l'utilisation

¹⁰ L'Arrêté du 28 octobre 2010, relatif à la caractérisation de la dangerosité du déchet, permet d'attribuer le critère H14 (déchet écotoxique).

¹¹ Les Pertuis Charentais et leurs espaces littoraux, sur lesquels débouche le GPM, rassemblent dans une même région :

- une grande variété de faciès naturels côtiers présentant pour certains d'entre eux des phénomènes d'érosion ou de sédimentation actifs,
- de fortes imbrications d'unités paysagères littorales,
- des milieux particulièrement riches et productifs, d'intérêt aquacole de tout premier plan mais aussi d'intérêts touristique et écologique majeurs.

éventuelle des sédiments, en intégrant le transport), du point de vue des émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air.

L'Ae recommande de clarifier la conclusion de la comparaison entre méthodes de dragages, et d'explicitier comment les différentes considérations environnementales, notamment les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air, sont prises en compte dans ce choix entre méthodes.

2.4 Effets du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) associées, et mesures de suivi

2.4.1 Impacts sur les milieux naturels extérieurs au port

La mise en œuvre de la filière de traitement des sédiments à terre évite l'essentiel des impacts sur les milieux marins. En outre, le maître d'ouvrage s'engage à ne pas travailler dans le bassin à flot portes ouvertes à marée descendante. L'étude conclut à juste titre à des impacts « nuls » ou « négligeables » sur les milieux extérieurs.

Dans ses échanges avec les rapporteurs de l'Ae, le maître d'ouvrage a fait valoir qu'il a un intérêt fort à ce que les pollutions présentes ne soient pas transférées vers l'extérieur du port à l'occasion des opérations de dragage : en effet, les espaces portuaires sur lesquels ouvrent le bassin à flot et le quai du 519^e RT font l'objet de dragages d'entretien réguliers, avec clapage en mer des sédiments, considérés comme immergeables. Le dispositif de suivi de la qualité des sédiments dragués empêcherait le GPM de poursuivre ces dragages, en cas de découverte d'un déplacement de la pollution vers l'avant-port.

L'Ae recommande au GPM de présenter dans le cadre du présent dossier le dispositif de suivi des sédiments immergeables dragués à proximité des sédiments visés par le présent dossier, et d'assurer que ce dispositif permettra de détecter un éventuel déplacement de la pollution vers de nouvelles zones.

2.4.2 Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

Le dossier conclut trop rapidement à l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 : il se contente de remarquer que la zone de dragage et le trajet des dragues vers le site de la Repentie (dans l'hypothèse de dragages par aspiration) ne sont pas situés dans les sites Natura 2000 (ZPS et SIC). Ce raisonnement est trop succinct. Le fait que les sites Natura 2000 aient été arrêtés aux limites de la circonscription portuaire ne garantit pas par avance que les activités du port n'ont pas d'incidence sur les sites Natura 2000. Par exemple, l'anse Saint-Marc, et plus encore celle de la Repentie, sont traversées par des courants qui échangent continuellement leurs eaux avec celle du site Natura 2000.

Il conviendrait que le dossier indique lesquelles des espèces ayant justifié la désignation des sites utilisent leurs parties les plus proches du port pour une partie de leur cycle biologique, et fonde sa conclusion sur cette analyse. L'Ae souligne que cette analyse a nécessairement déjà dû être conduite dans le cadre de projets du GPM de plus grande dimension, par exemple l'autorisation de dragage des sédiments immergeables.

L'Ae note en outre que doivent être pris en compte dans l'analyse non seulement le trajet de la drague vers le site de la Repentie, mais aussi son déchargement au mouillage.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000.

2.5 Analyse de l'atteinte de l'objectif de « reconquête des milieux »

Comme noté plus haut, le GPM met en avant un objectif de « reconquête des milieux » qu'il souhaiterait atteindre grâce au présent projet. Cette amélioration de la qualité des sédiments formant le fond des espaces portuaires concernés, notamment le bassin à flot, ne pourra être atteinte que si :

- les dragages conduits dès la première fois auront été suffisamment profonds pour que l'entretien ultérieur des profondeurs ne remette pas à jour des pollutions ;
- les sédiments qui se déposeront, sur le long terme, après le dragage, ne sont pas pollués à leur tour. Ceci suppose que l'assainissement et l'usage des quais situés autour du bassin à flot permettent de ne pas reproduire la situation passée.

La « reconquête des milieux » ne semble donc pas garantie par avance, et dépendra de décisions du GPM.

L'Ae recommande au GPM d'énoncer les conditions à réunir pour que les dragages débouchent à terme sur la « reconquête des milieux » qu'il ambitionne.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est bien proportionné et illustré. Il n'appelle pas de remarques autres que celles déjà formulées à propos de l'étude d'impact elle-même.