Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la réalisation d'un terminal portuaire sur le port de Grattequina (33)

n°Ae: 2013-74

Avis délibéré n°Ae 2013-74/ n° CGEDD 009132-01 adopté lors de la séance du 4 septembre 2013
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 4 septembre 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la réalisation d'un terminal portuaire sur le port de Grattequina (33).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes, Steinfelder, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Chevassus-au-Louis, Féménias, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Ullmann.
En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Guth, MM. Decocq, Galibert, Schmit.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Grand port Maritime de Bordeaux (GPMB), le dossier ayant été reçu complet le 7 juin 2013.

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

L'Ae a consulté :

- *le préfet de département de la Gironde par courrier en date du 12 juin 2013,*
- *le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 12 juin 2013,*
- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Aquitaine par courrier en date du 12 juin 2013, et a pris en compte sa réponse en date du 31 juillet 2013,*

Sur le rapport de Christian Barthod (CGEDD, membre de l'Autorité environnementale) et de François-Régis Orizet (CGEDD), 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 et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Par le présent projet le Grand port maritime de Bordeaux (GPMB) crée son septième terminal portuaire, à l'aval immédiat de Bordeaux, en rive gauche de la Garonne, en remettant en service une petite partie (6,5 ha) d'un site de 119 ha dont il assure la gestion, dont la fonction portuaire a été abandonnée depuis une soixantaine d'années.

Le projet présenté, d'un coût total de 13,7 M€ HT, prévoit la transformation de l'estacade actuelle en une plate-forme d'accostage en béton de 121 mètres de long et 31 mètres de large fondée sur 122 pieux et reliée à la berge par deux « viaducs » d'accès, le creusement d'une souille de 230 mètres de long sur 30 mètres de large (permettant l'accueil de navires de 11,50 mètres de tirant d'eau et de 40.000 tonnes de déplacement), le remblaiement et nivellement de la berge sur 6,5 hectares, la réhabilitation des enrochements sur environ 250 mètres, la reprise du revêtement d'une voie d'accès existante (400 mètres) qui relie le site à la route départementale RD 209.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont liés :

- à la zone humide dans laquelle s'insère le terminal portuaire projeté ;
- à la présence dans cette zone d'espèces floristiques et faunistiques protégées, notamment de l'Angélique des estuaires (Angelica heterocarpa) ;
- au fleuve « La Garonne » (partie située à l'amont de l'estuaire de la Gironde), classé en site Natura 2000 au titre de la directive « Habitat, faune, flore » et abritant plusieurs espèces de poissons amphihalins (effectuant des migrations entre le milieu marin et les eaux continentales ;
- aux impacts possibles du projet sur le risque d'inondation ;
- aux nuisances susceptibles d'être induites par les transports routiers de pré- ou post-acheminement vers ou depuis le futur terminal.

Le principal impact du projet est d'engager très probablement une dynamique d'artificialisation dans une zone de 120 ha environ, en bordure de la Garonne, réunissant en grande partie les critères de caractérisation d'une zone humide au sens de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié, et présentant sur une partie de cette surface un fort intérêt patrimonial.

Les principales recommandations de l'Ae au maître d'ouvrage sont les suivantes :

- de mieux justifier le projet de réalisation du 7ème terminal portuaire du GPMB, notamment par les trafics escomptés, prenant notamment en compte la politique régionale d'approvisionnement en granulats, et l'affectation des surfaces à des types définis d'activité économique;

- compléter l'étude d'impact par une appréciation globale des impacts découlant d'une part des besoins de desserte liés à l'acheminement terrestre des trafics portuaires, d'autre part des perspectives d'aménagement, ouvertes à terme par le PLU de la communauté urbaine et également envisagées par le GPMB, de tout ou partie des 120 hectares adossés à la future plate-forme portuaire de Grattequina et dont le GPMB a largement la maîtrise foncière ;

- démontrer qu'il n'est pas possible, en agissant sur la géométrie du projet, d'éviter totalement les espaces boisés actuellement affectés dans la partie ouest ;

- s'engager sur la protection pérenne des 5,5 ha contigus au projet et identifiés lors du choix de la variante retenue comme présentant un intérêt patrimonial fort, et sur la gestion conservatoire à y mener ;

- justifier de manière plus analytique que les impacts du projet sur le risque d'inondation sont acceptables, et de présenter, le cas échéant, les mesures compensatoires exigées par le règlement du PPRI ;

- s'engager à suivre les recommandations techniques de la DREAL concernant les mesures d'évitement concernant l'Angélique des estuaires.

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

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Par le présent projet le Grand port maritime de Bordeaux (GPMB) crée son septième terminal portuaire, à l'aval immédiat de Bordeaux, en rive gauche de la Garonne, en remettant en service une petite partie (6,5 ha) d'un site de 119 ha géré par lui, dont la fonction portuaire avait été abandonnée depuis une soixantaine d'années.

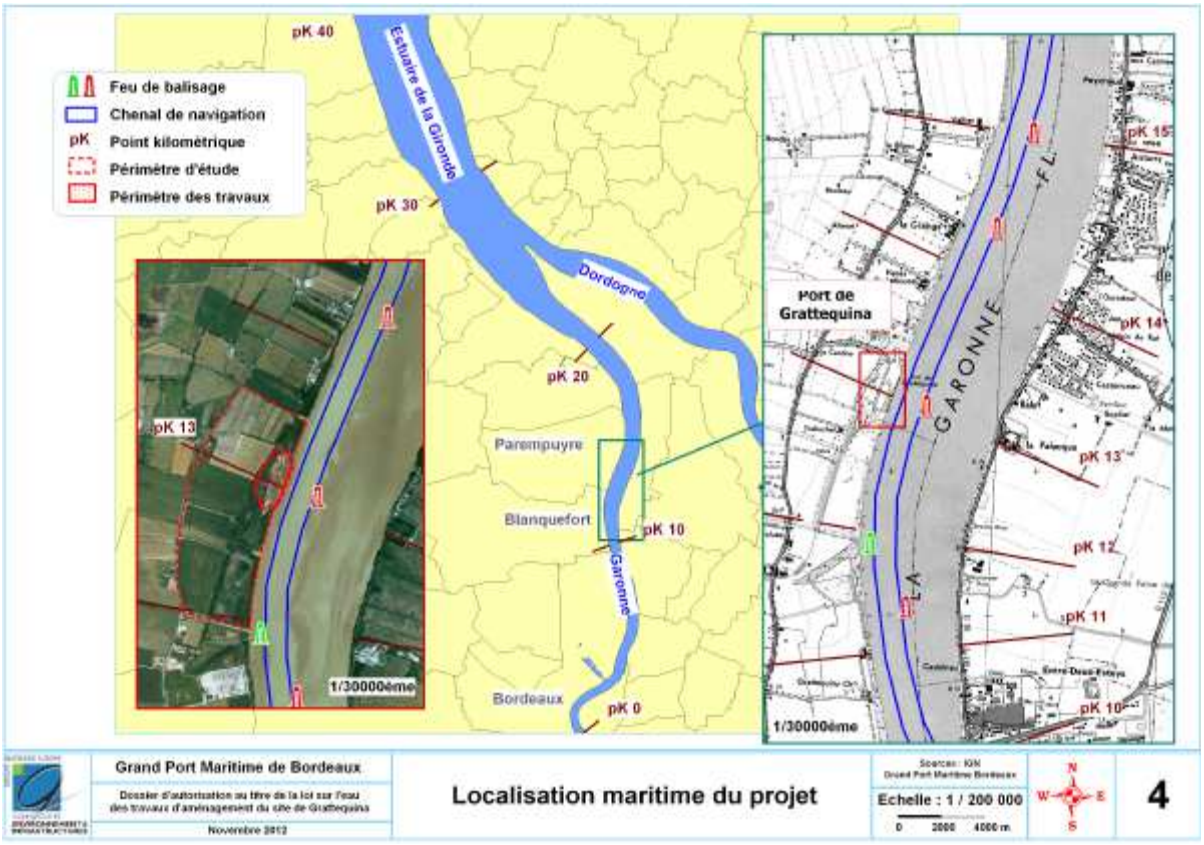
1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

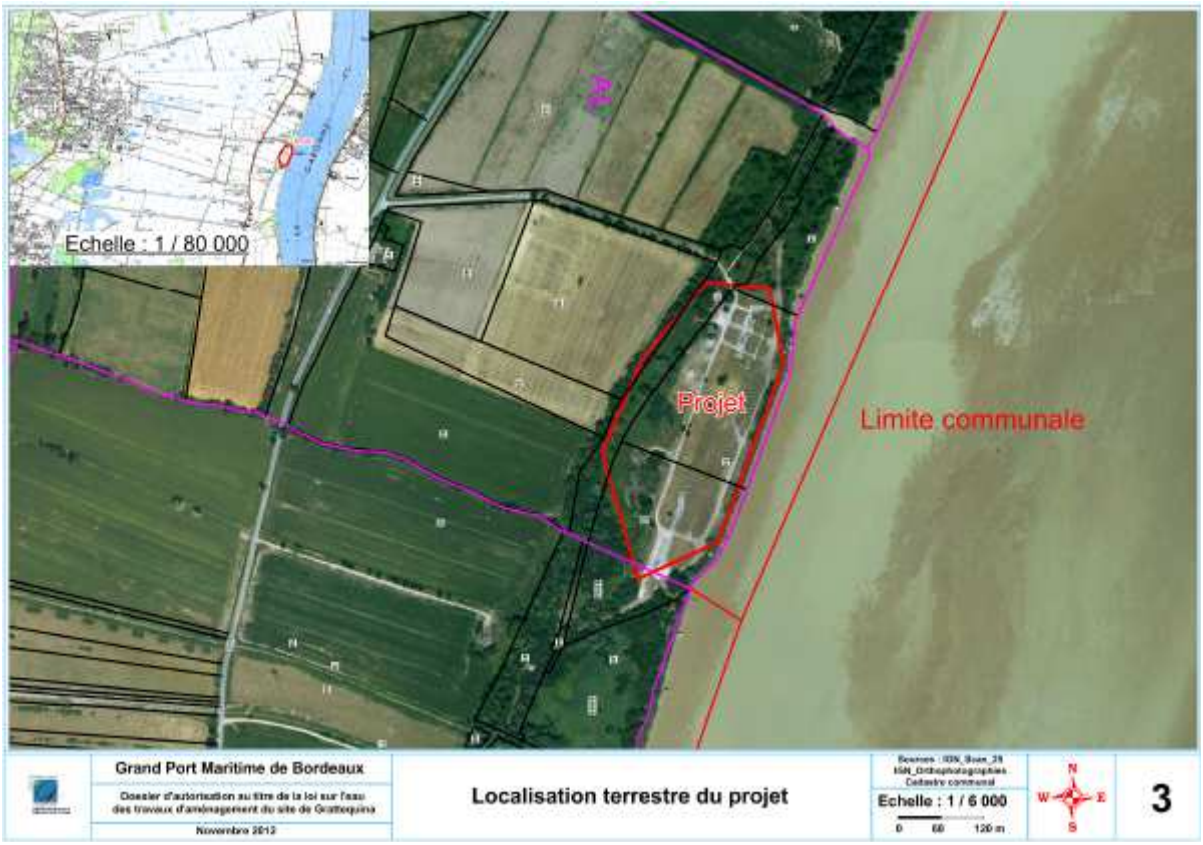
Le Grand port maritime de Bordeaux dispose actuellement de six terminaux répartis le long de l'estuaire de la Gironde[2]. Le premier projet stratégique du GPMB, actuellement en vigueur, élaboré en 2009, identifie le site de Grattequina, en rive gauche de la Garonne, pour la réalisation d'un nouveau terminal d'importation de granulats[3] destinés à la construction. Le secteur, relativement préservé à ce jour de l'artificialisation[4], est situé à une douzaine de kilomètres à l'aval du centre historique de l'agglomération, à la limite des communes de Parempuyre et de Blanquefort appartenant toutes deux à la communauté urbaine de Bordeaux (CUB).

[2] de l'aval vers l'amont, ceux du Verdon et de Pauillac en rive gauche, de Blaye, d'Ambès et de Bassens en rive droite, enfin de Bordeaux en rive gauche , ce dernier étant désormais dédié à la seule croisière.

[3] Les granulats dont l'importation est prévue sur le site de Grattequina ne proviendront pas d'extractions dans l'estuaire ou à proximité de celui-ci, mais seront « d'origine lointaine ». Le projet n'interfère donc pas avec les questions d'extraction de granulats marins dans ou à proximité de l'estuaire qui font l'objet de controverses par ailleurs -en particulier dans le contexte de l'élaboration du SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés »-. Quelques formulations de l'étude d'impact peuvent cependant instiller des doutes à cet égard, que les échanges avec le Grand port maritime de Bordeaux ont permis de lever (cf. notamment le premier chapitre du résumé non technique, page 6, qui évoque, pour répondre au déficit de matériaux de l'agglomération bordelaise, « la création d'un pôle granulats dans le prolongement des installations existantes (site GSM d'extraction de granulats marins dans l'estuaire) ».

[4] L'activité portuaire antérieure à 1950 n'avait conduit à artificialiser qu'une surface réduite, de l'ordre de 5 ha.





L'importation de granulats s'est développée sur le port de Bordeaux dans le courant des années 2000, en lien avec le déficit important de la production régionale au regard des besoins de

l'agglomération bordelaise. Le projet de création d'un terminal en rive gauche est motivé principalement par la croissance de cette activité[5], la capacité limitée du site actuel de réception à Bassens en rive droite et l'intérêt d'équilibrer les installations de déchargement entre les deux rives du fleuve, dans un contexte où l'essentiel de l'agglomération bordelaise, qui génère une part importante du besoin, se situe en rive gauche. Le choix du site de Grattequina s'explique par différentes raisons :

- proximité (5 kilomètres environ) de la frange nord de la zone agglomérée de la CUB ;
- adossement du terminal projeté à 120 hectares, dont le port a largement la maîtrise foncière ;
- caractéristiques favorables des accès nautiques au site, d'ailleurs opérationnel jusqu'en 1950 pour le transport du charbon, comme en témoignent les vestiges d'anciens quai et terre-plein au droit desquels sera construit le futur terminal.

L'étude d'impact ne précise pas les trafics escomptés, tant en ce qui concerne le tonnage de granulats que le nombre de mouvements de navires. A l'occasion de la visite du site effectuée le 17 juillet 2013 par les rapporteurs de l'Ae les représentants du GPMB ont fait état oralement d'un objectif annuel de 200.000 tonnes acheminées par des navires chargés à 20.000 tonnes, s'ajoutant au trafic réalisé sur le site de Bassens.

L'étude d'impact mentionne une seconde vocation du futur terminal qui est de constituer une offre logistique portuaire pour les activités industrielles localisées sur Blanquefort et au nord de Bordeaux. Cette seconde vocation a notamment été affirmée suite à la décision d'EADS[6], début 2010, d'implanter une unité de fabrication de pales d'éoliennes dans la zone industrielle de Blanquefort située à 6 kilomètres de Grattequina. Cette décision a d'ailleurs conduit le GPMB, en accord avec les services de l'Etat, à réaliser en 2011, par anticipation et sous le régime de la déclaration (loi sur l'eau), une première phase de son projet, par la construction d'une estacade et d'un « viaduc » d'accès à celle-ci, pour un coût d'environ 1,5 M€, installation suffisante pour l'exportation de pales de petites dimensions dont seule la fabrication était envisagée dans un premier temps par EADS. Cet équipement portuaire n'a cependant pas encore été utilisé à ce jour. Aucune estimation n'est donnée des volumes de trafic envisagés découlant de cette activité.

Concernant l'urbanisme, la cohérence du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la communauté urbaine de Bordeaux[7] est examinée p. 149. L'étude d'impact mentionne principalement que le site du projet de terminal est inscrit au PLU en zone 2AUi (zone d'urbanisation future à vocation industrielle), ce qui autorise les constructions et installations

[5] Les importations de granulats du port de Bordeaux ont atteint 500.000 tonnes en 2012 et pourraient, sur la base des tendances enregistrées au premier semestre 2013 et selon les responsables du port rencontrés le 17 juillet 2013, se situer entre 550.000 et 600.000 tonnes pour l'année en cours.

[6] European Aeronautic Defence and Space company (EADS) est un groupe industriel européen présent sur le secteur aéronautique et spatial civil et militaire. En 2010 EADS a annoncé son intention d'entrer dans l'énergie éolienne (pales destinées à des fermes d'éoliennes, y compris des fermes offshore) par le biais de sa filiale de construction de satellites Astrium. .

[7] Le 24 octobre 2007, motivé par l'évolution législative, l'apparition de nouveaux enjeux sociétaux et la réalisation de nombreux projets sur le territoire girondin, le Comité Syndical du Sysdau (syndicat mixte du Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise) a officiellement lancé la révision du Schéma directeur actuel en vigueur et son élaboration en SCoT. Un projet de SCoT a été arrêté par le Comité Syndical du Sysdau le 11 juillet 2013.

nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif directement liées au développement de la zone. Cette analyse reste toutefois incomplète, compte tenu de l'existence sur l'aire d'étude de servitudes d'inconstructibilité liées au risque d'inondation, d'une orientation d'aménagement prévoyant un principe de cheminement doux sur la zone, enfin de prescriptions de protection d'ensemble naturel trouvant à s'appliquer pour la conservation des berges et des jalles[8] ainsi que des masses boisées le long des rives. ***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un examen plus précis des conditions de compatibilité du projet avec les différentes prescriptions du PLU sur l'aire d'étude, et de joindre le cas échéant au dossier les parties de l'évaluation environnementale du PLU de la CUB traitant de cette zone.***

L'étude d'impact ne situe pas le projet dans un programme d'ensemble. Les informations qu'elle contient et celles recueillies à l'occasion de la visite du site le 17 juillet justifieraient néanmoins une mise en perspective du projet avec d'autres interventions qu'il implique, ou susceptibles d'en constituer un prolongement à terme. La page 158 évoque la perspective d'un développement à moyen terme du terminal de Grattequina, en mentionnant que la CUB et la GPMB « *veilleront à définir des orientations d'aménagement qui permettent son développement équilibré, tout en intégrant son caractère inondable et ses enjeux environnementaux* », sans plus de précision au stade actuel. Par ailleurs l'Ae note que selon toute vraisemblance la réalisation du terminal portuaire rend inéluctable un changement d'affectation du sol des terrains environnants sur une centaine d'hectares, et que l'artificialisation de tout ou partie du patrimoine foncier géré par le GPMB devra faire l'objet d'une réflexion concernée entre le GPMB, l'Etat et les collectivités territoriales, dans le cadre du prochain projet stratégique du port, en cours d'élaboration, en prenant en compte les options déjà ouvertes par le PLU (cf. point 2.4.2).

Le projet actuel prévoit la seule reprise du revêtement d'une voie d'accès existante qui relie le site à la route départementale RD 209. Un certain nombre d'aménagements routiers complémentaires pourraient cependant s'avérer nécessaires, tant sur cette voie, pour permettre les croisements des véhicules et sécuriser l'accès depuis ou vers le RD 209, ou encore renforcer sa portance, qu'au-delà, notamment sur les itinéraires d'acheminement des pièces importantes, en premier lieu les grandes pales d'éoliennes dont la fabrication est envisagée par EADS, ou de colis lourds en provenance des zones industrielles. L'étude d'impact est lacunaire de ce point de vue, alors que certains travaux routiers nécessaires pourraient relever de la présente étude d'impact, au titre d'un programme de travaux à réalisation simultanée ou différée.

L'étude d'impact mentionne par ailleurs une perspective de création d'une nouvelle liaison ferroviaire pour desservir la plate-forme de Grattequina, perspective mentionnée au schéma directeur 2010-2020 de l'aire métropolitaine bordelaise (auquel se substituera le ScoT en cours d'élaboration), approuvé par le comité syndical du Sysdau le 26 septembre 2001.

L'Ae recommande de réexaminer l'ensemble des investissements susceptibles d'être analysés comme fonctionnellement liés avec le présent projet, et de préciser s'il existe un programme d'opérations plus vaste que le projet.

[8] Jalle est un terme gascon signifiant « cours d'eau », et désignant présentement les ruisseaux à faible débit qui se jettent dans la Garonne.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet présenté, d'un coût total de 13,7 M€ HT, prévoit cinq volets :

- la transformation de l'estacade (réalisée en 2011 sous le régime de la déclaration) en une plate-forme d'accostage en béton de 121 mètres de long et 31 mètres de large fondée sur 122 pieux et reliée à la berge par deux « viaducs » d'accès ;
- devant cette plate-forme, côté fleuve, le creusement d'une souille de 230 mètres de long sur 30 mètres de large permettant l'accueil de navires de 11,50 mètres de tirant d'eau et de 40.000 tonnes de déplacement ;
- derrière cette plate-forme, côté terre, le remblaiement[9] et nivellement de la berge sur 6,5 hectares, le haut du remblai comme de la plate-forme étant positionné à la cote de 5,70 mètres NGF (Nivellement Général de la France) ;
- la réhabilitation des enrochements qui de part et d'autre de la plate-forme et sous celle-ci assurent, sur environ 250 mètres, la stabilité de la berge ;
- la reprise du revêtement d'une voie d'accès existante, longue d'environ 400 mètres, qui relie le site à la route départementale 209.

L'Ae note le peu d'informations figurant dans l'étude d'impact concernant les équipements portuaires (grues, bandes transporteuses, utilisant une énergie thermique ou électrique, …), leur utilisation (seulement de jour ou 24 heures sur 24 ?) et les réseaux qui seront installés sur le terminal en vue de permettre la manutention des granulats comme des colis industriels, et qui déterminent pourtant certains impacts (bruit, éclairement nocturne, …).

L'Ae recommande que des compléments soient apportés sur les questions d'organisation et d'exploitation du futur terminal et des différentes activités appelées à y coexister (stockage de granulats déchargés en attente de post-acheminement, manutention de pales de grandes dimensions ou autres colis lourds, …), ainsi que sur les équipements qui seront installés.

1.3 Procédures relatives au projet

Le présent projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 10° c) de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement (« *Port de commerce, quai de chargement et déchargement relié à la terre et avant-port, accessibles aux bateaux supérieur à 1350 tonnes* »).

Le dossier est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, au titre des rubriques 3.2.2.0. (installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau, pour une surface de plus de 10 000 m2) et 4.1.2.0 (travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu et d'un montant supérieur à 1 900 000 euros).

Une enquête publique sera mise en oeuvre conformément aux dispositions du code de l'environnement (article L123-1 et suivants et R123-1 et suivants).

[9] Si les zones à remblayer pour la création de la plateforme sont délimitées sur le plan, il n'est pas pris en compte le probable besoin de remblayer les raccordements des voies.

Le dossier comporte un dossier d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000[10].

Il fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale compétente en matière d'environnement, en l'occurrence l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, au titre de l'article R.122-6 II 2° du même code.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux sont liés :

- à la zone humide dans laquelle s'insère le terminal projeté. Constituée par une bande de 3 kilomètres de large en bordure de Garonne cette zone s'étend du nord de Bordeaux à la confluence de la Dordogne. Sillonnée de jalles, elle offre également, à proximité immédiate du fleuve et singulièrement autour du terminal portuaire projeté, des ripisylves assurant une fonction de corridor écologique ; seule cependant la réserve naturelle nationale du marais de Bruges au sud, à 4 kilomètres environ à vol d'oiseau du terminal projeté de Grattequina, bénéficie d'une mesure de protection forte ;

- à la présence d'espèces floristiques et faunistiques protégées, notamment de l'angélique des estuaires (*Angelica heterocarpa*, également appelée Angélique à fruits variables , espèce protégée aux niveaux national et communautaire (ayant contribué à justifier la désignation du site Natura 2000 « la Garonne » caractérisé comme « site très important pour cette espèce »), espèce figurant dans la liste rouge des espèces menacées au niveau mondial dressée par l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature);

- au fleuve « La Garonne » (partie située à l'amont de l'estuaire de la Gironde), classé en site Natura 2000 au titre de la directive « Habitat, faune, flore ». Plusieurs espèces d'espèces d'intérêt patrimonial, notamment de poissons amphihalins (effectuant des migrations entre le milieu marin et les eaux continentales), sont observées, dont l'esturgeon d'Europe (*Acipenser sturio*) qui fait l'objet depuis 2007 d'un plan de restauration, l'alose feinte (*Alosa agone*) et la grande alose (*Alosa alosa*), dont les périodes de migration et de frai s'échelonnent entre le printemps et l'été.

- aux nuisances susceptibles d'être induites par les transports routiers de pré- ou post-acheminement vers ou depuis le futur terminal.

Compte tenu de la localisation et de la nature du projet, les risques concernant les inondations représentent également un enjeu important.

[10] 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 sont des sites d'intérêt communautaire (SIC), des zones spéciales de conservation (ZSC) ou des zones de protection spéciale (ZPS).

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Appréciation globale des impacts du programme

L'appréciation globale des impacts du programme dépend de la clarification, demandée par l'Ae au point 1.1, de la définition du programme et d'éventuels compléments relatifs au projet.

Dans l'état actuel de la rédaction de l'étude d'impact, sans qu'il soit possible de parler sur ce point d'un programme à réalisation échelonnée dans le temps, au sens du code de l'environnement (cf. le point 1.1), l'impact majeur du projet est d'engager très probablement une dynamique d'artificialisation dans une zone de 120 ha environ, en bordure de la Garonne, réunissant en grande partie les critères de caractérisation d'une zone humide au sens de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié, et présentant sur une partie de cette surface un fort intérêt patrimonial. Même si le PLU prévoit d'ores et déjà l'urbanisation à vocation industrielle de cette zone, cette option semble liée à l'activité économique attendue de la création du nouveau terminal de Grattequina, et ne se traduit pas encore par des projets concrets.

L'Ae recommande que l'étude d'impact soit complétée soit par une appréciation globale des impacts des opérations fonctionnellement liées, en cas de réalisation différée, soit par l'analyse des impacts, en cas de réalisation simultanée, découlant :

- ***des besoins de desserte du projet, nécessitant de nouveaux aménagements, notamment pour l'acheminement des colis lourds et volumineux depuis les zones industrielles de Blanquefort et du nord de Bordeaux ;***
- ***des perspectives du raccordement ferroviaire mentionné au schéma directeur 2010-2020 de l'aire métropolitaine bordelaise en fonction des hypothèses des trafics portuaires envisagés sur le terminal de Grattequina ;***
- ***des perspectives d'aménagement, ouvertes à terme par le PLU de la communauté urbaine et également envisagées par le GPMB[11], de tout ou partie des 120 hectares adossés à la future plate-forme portuaire de Grattequina et dont le GPMB a largement la maîtrise foncière.***

2.2 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial du site représente environ la moitié de l'étude d'impact, ce volume important s'expliquant en partie par le fait que les communes de Parempuyre et de Blanquefort sont concernées par trois sites du réseau Natura 2000, l'aire d'étude[12] n'en recoupant qu'un seul (« La Garonne »). Certains longs développements (ainsi sur les caractéristiques climatiques, géologiques, sédimentologiques, …) sont d'un intérêt incertain et rendent la lecture de l'ensemble assez fastidieuse, laissant également une impression d'insuffisante hiérarchisation des analyses.

11 Les analyses et propositions correspondantes seront explicitées dans le prochain projet stratégique du GPMB en cours d'élaboration où elles mériteront une approche à la hauteur des enjeux environnementaux significatifs du secteur.

12 L'aire d'étude est une bande de 200 mètres de profondeur environ se développant le long de la Garonne sur environ sur 1 kilomètre entre les deux jalles d'Olive au nord et de la Violette au sud. Le projet de 6 ,5 hectares, inclus dans cette aire d'étude, en représente donc à peu près le tiers.

Le projet se développe sur une emprise de 6,5 hectares, dont 70% environ correspondent à l'emplacement des anciens quai et terre-plein exploités il y a soixante ans. Cette emprise est l'habitat de quelques espèces protégées, notamment celles pour lesquelles les dalles des anciens quai et terre-plein peuvent présenter un intérêt (ainsi le lézard des murailles) et vient également mordre à l'ouest sur quelques boisements, notamment au nord-ouest sur un secteur abritant des chauves-souris arboricoles[13]. Néanmoins la cartographie des habitats d'espèces n'a pas été faite pour la plupart des espèces protégées identifiées sur le site ; compte tenu de la stratégie d'évitement mise en œuvre par le GPMB, l'Ae considère que l'inventaire naturaliste reste proportionné aux enjeux.

Au-delà des 6,5 hectares d'emprise du projet, diverses autres espèces protégées sont observées dans l'aire d'étude, en particulier l' des estuaires dont plusieurs pieds ont été observés à proximité immédiate du site ainsi qu'au nord en bordure de la jalle d'Olive (cf. figure 124, p. 198).

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

L'étude d'impact fait état d'une première version du projet sur 11 ha, affectant beaucoup plus nettement des zones d'intérêt patrimonial (zones humides partiellement boisées et habitats d'espèces protégées), avant de présenter une version dite « réduite », caractérisée par un intérêt environnemental moindre que les secteurs limitrophes et affectant notamment peu d'espace boisé et de zone humide, à la différence de l'emprise initiale. L'absence de justification de l'ampleur (surface totale et affectation prévisionnelle des surfaces) du projet (ni dans sa version initiale à 11 ha, ni dans sa version révisée à 6,5 ha) en fonction de l'activité économique attendue laisse supposer, dans l'état actuel du dossier, que le projet retenu relève en grande partie d'une stratégie d'offre.

Dans sa rédaction actuelle, l'étude d'impact ne permet pas de bien comprendre les raisons pour lesquelles l'actuel projet sur 6,5 ha peut être effectivement considéré comme une variante du projet initial sur 11 ha, variante retenue eu égard aux effets sur l'environnement, et non comme une première tranche adaptée à la conjoncture économique, pouvant conduire ultérieurement à une seconde tranche implantée sur les surfaces écologiquement plus intéressantes écartées dans un premier temps. Dans l'état actuel du dossier, il subsiste donc une incertitude sur le devenir des surfaces dont il est dit que c'est leur intérêt patrimonial qui a conduit à reconfigurer le projet. La justification du parti retenu « eu égard aux effets sur l'environnement » serait beaucoup plus convaincante si le GPMB s'engageait dans l'étude d'impact à protéger les 5,5 ha d'intérêt patrimonial écartés par la configuration actuelle du projet, et confirmait cet engagement dans le cadre de son projet stratégique portuaire en cours de révision.

L'Ae recommande :

- ***de mieux justifier le projet de réalisation du 7ème terminal portuaire du GPMB, notamment par les trafics escomptés, prenant notamment en compte la politique régionale d'approvisionnement en granulats ainsi qu'une analyse du site de Bassens et des difficultés d'approvisionnement de la rive gauche ;***
- ***de préciser l'affectation des surfaces à des types définis d'activité économique ;***

[13] La comparaison de la figure 85 (p. 130) et de la figure 124 (p. 198) permet de le constater.

- ***de s'engager sur la protection pérenne des 5,5 ha identifiés, lors du choix de la variante retenue, comme présentant un intérêt patrimonial fort, et sur la gestion conservatoire à y mener.***

2.4 Analyse des impacts du projet

2.4.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux

Les impacts temporaires examinés par l'étude au titre des phases de travaux concernent principalement :

- la qualité de l'eau qui pourra être affectée par des remises en suspension de sédiments liées au battage des pieux et aux opérations de dragage, en particulier pour la création de la souille (30.000 mètres cubes). A ce dernier égard les indications de l'étude restent sommaires, notamment en ce qui concerne les zones de clapage[14] des produits de dragage pour lesquelles il est seulement fait état d'une immersion « *dans les zones de clapage définies par l'arrêté n° 05-0827 du 6 mars 2006* » (p. 161). Or le seul respect d'une réglementation ne saurait se substituer à une évaluation des impacts. Par ailleurs l'étude ne permet pas de comprendre comment ont été définies les dimensions et caractéristiques du panache turbide créé localement (p. 162). La qualité de l'eau pourra également être affectée par des pollutions issues du chantier (relargage de laitances lié au coulage des bétons, huiles et hydrocarbures provenant des engins de chantier, …) ;

- le bruit résultant en particulier du battage des pieux, qui sera important au droit de la zone de chantier. Aucune évaluation n'est cependant faite de son impact sur la faune, l'étude faisant seulement observer, d'une façon plus générale, que les impacts du bruit seront faibles compte tenu du mode d'utilisation de l'espace à proximité du chantier.

Une complète évaluation des impacts temporaires pendant les phases de travaux nécessiterait toutefois de lever un certain nombre d'incertitudes ou combler quelques lacunes que l'étude laisse subsister par ailleurs, concernant en particulier :

- les méthodes de travaux. Il est notamment indiqué que l'apport du remblai pourra être effectué « par voie nautique ou par voie routière » (p. 31), sans que les impacts respectifs de chacune de ces deux modalités ne soient évalués ;

- les périodes de réalisation des différentes phases des travaux. Si l'étude d'impact relève que la limitation des impacts sur la ressource halieutique supposerait que les travaux soient réalisés à l'automne, ce constat ne semble pas influer sur le calendrier du chantier qui sera apparemment déterminé par « l'impératif » de répondre aux demandes de lancement du terminal (p. 193) ;

- les emprises du chantier (y compris celles nécessaires aux installations de chantier) ;

- les précautions de chantiers permettant d'éviter la pollution de l'eau par les « fines », les précautions permettant de récupérer ou circonscrire tout écoulement liquide accidentel étant mentionnées page 212.

L'Ae recommande que l'étude soit complétée par :

[14] Le clapage est l'opération consistant à déverser en mer ou dans l'estuaire des substances (généralement, déchets ou produits de dragage), en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond.

- les précautions de chantier qui seront prises pour éviter la pollution des eaux par les « fines » ;

- une évaluation des impacts du clapage des produits de dragage issus du chantier, en se référant à l'étude d'impact qui a conduit à définir les prescriptions de l'arrêté préfectoral n° 05-0827 du 6 mars 2006 encadrant les clapages effectués par le GPMB ;

- une évaluation plus précise de la criticité pour la ressource halieutique et le reste de la faune à proximité du site des différentes séquences de travaux, en vue de mieux justifier les choix des périodes d'intervention et les mesures envisagées de réduction des impacts ;

- une description de l'organisation du chantier et une cartographie de ses implantations, en comparant notamment les impacts respectifs des deux modalités envisageables d'apport du remblai (voie routière ou voie nautique).

2.4.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

Le projet se situe en zone rouge de PPRI (plan de prévention du risque inondation) des communes de Parempuyre et Blanquefort. Le règlement de la zone rouge permet les constructions, installations et travaux divers nécessaires à l'exercice de l'activité portuaire, y compris l'aménagement de nouvelles zones de dépôt nécessaire à cette activité, mais impose le recours à une étude hydraulique et à des mesures compensatoires. L'étude d'impact prend en compte les aspects hydrauliques, mais les résultats présentés sont partiels et parfois difficiles à comprendre, sans clarté suffisante par rapport à ce qui relève du projet initialement envisagé et du projet finalement retenu. Le système de référence des cotes topographiques n'est pas toujours explicite (système NGF ou référence à cote d'étiage ?). Les analyses concluent trop rapidement sur le caractère « acceptable » des impacts du projet sur l'écoulement de la Garonne, sans apporter toutes les informations nécessaires au raisonnement et sans examiner en terme de vulnérabilité les zones significativement impactées en terme de vitesse et de hauteur d'eau, notamment dans le secteur du Trébuchet où il existe des bâtiments. *L'Ae recommande de :*

- *justifier de manière plus analytique que les impacts du projet sur le risque d'inondation sont acceptables, et de présenter, le cas échéant, les mesures compensatoires exigées par le règlement du PPRI ;*
- *de joindre en annexe l'étude hydraulique requise par le PPRI, qui a servi de base aux rédactions de l'étude d'impact.*

Les impacts permanents résiduels du projet au regard de la biodiversité résultent principalement de la destruction d'une surface limitée d'espaces naturels, notamment de boisements et zones humides, ou recolonisés par la végétation, ainsi que des perturbations induites par la rupture de la continuité de circulation des espèces terrestres le long de la berge.

Le projet d'éclairage du nouveau terre-plein n'étant cependant pas encore défini, les nuisances correspondantes (pollutions lumineuses) ne sont pas évaluées.

En l'absence de toute estimation quantitative des activités économiques découlant du présent projet, l'étude d'impact est inévitablement lacunaire pour ce qui concerne les impacts du trafic de poids lourds découlant de l'aménagement.

L'Ae recommande que l'étude d'impact soit complétée par :

- l'évaluation des impacts induits par le projet sur le trafic routier, dont le bruit ;

- des éléments d'appréciation sur les éclairages du futur terre-plein et les nuisances correspondantes (pollution lumineuse nocturne et ses effets sur certaines espèces).

Par ailleurs l'analyse des effets cumulés (p. 192) indique que, selon les recherches qui ont été effectuées sur le site www.fichier-etudesimpact.developpement-durable.gouv.fr, il n'existerait en Gironde qu'un seul autre projet faisant l'objet d'une étude d'impact, dans le sud du département. L'étude d'impact en conclut à l'absence d'effet cumulé avec d'autres projets. Eu égard à l'activité et aux développements en cours dans la région bordelaise cette conclusion n'est a priori pas crédible et justifie un examen complémentaire. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'interroger la DREAL d'Aquitaine ou la préfecture de la Gironde sur l'existence de projets connus à proximité, et de réexaminer la possibilité d'effets cumulés.***

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

La principale mesure mise en avant au titre des mesures de réduction des incidences du projet concerne le dimensionnement de la plate-forme : de 11 hectares dans un projet initial, l'emprise de celle-ci a été réduite à 6,5 hectares dans le projet retenu.

Même si la reconfiguration du projet sur 6,5 ha permet incontestablement de réduire significativement les impacts sur la biodiversité, la seule variante étudiée et retenue empiète encore, dans sa partie ouest, sur un espace boisé abritant des espèces animales d'intérêt patrimonial, sans démontrer qu'il n'était pas possible d'éviter ce secteur. ***L'Ae recommande :***

- ***de démontrer qu'il n'est pas possible, en agissant sur la géométrie du projet, d'éviter totalement les espaces boisés actuellement affectés dans la partie ouest ;***
- ***d'assurer par ailleurs, à défaut de maintien, le rétablissement d'une continuité écologique parallèle à la Garonne.***

L'Ae note le soin qui a été apporté à la délimitation des zones humides sur la base des critères de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié. Néanmoins ni les impacts éventuels avant mesure d'évitement mentionnés à la page 174 (1,2 ha), ni les superpositions des cartes figurant dans l'étude d'impact, ni les mesures d'évitement indiquées page 197 ne permettent de conclure sur la surface effectivement détruite et sur la nécessaire compensation à 150 % de la perte de zone humide, découlant des prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). ***L'Ae recommande de préciser les surfaces de zones humides détruites par le projet, et les mesures compensatoires prévues en application du SDAGE.***

En ce qui concerne la lutte contre les inondations, l'étude d'impact conclut que les incidences sont également notablement diminuées par la réduction du projet de 11 ha à 6,5 ha. Le non-parallélisme des présentations des impacts respectifs des deux configurations[15] rend cependant assez difficilement compréhensibles les conclusions très tranchées du tableau de synthèse comparatif (p. 211) selon lesquelles les conséquences du projet sur le risque d'inondations

[15] Respectivement pages 190 et 191 et pages 206 à 210.

seraient « fortes » pour une plate-forme de 11 hectares et « faibles » pour celle de 6,5 hectares. ***L'Ae recommande d'expliquer de manière plus argumentée les raisons qui justifient que l'impact du projet sur le risque d'inondation soit faible pour 6,5 ha alors qu'il est fort pour 11 ha.***

Compte tenu de la dynamique naturelle particulière à l'Angélique des estuaires, dont une station existe en limite d'emprise du projet (à l'extérieur), l'étude d'impact ne présente pas de manière suffisamment précise les mesures d'évitement permettant de garantir l'absence de destruction de cette station. Outre la nécessité de baliser la station durant l'été précédant les travaux, il convient, selon les expertises de la DREAL, de respecter une distance minimale pour les travaux d'aménagement. Pour permettre l'installation naturelle de nouvelles stations d'Angélique, la pente du talus devra être optimisée et les enrochements ne pas dépasser le niveau favorable à cette espèce rare. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à suivre les recommandations techniques de la DREAL concernant les mesures d'évitement concernant l'Angélique des estuaires.***

2.6 Mesures de suivi

L'étude d'impact mentionne le recours à un document « simple » de prise en compte des habitats et des espèces conservées durant la phase de chantier, afin d'éviter les impacts sur la zone concernée et à proximité (page 212). ***L'Ae recommande de joindre au dossier un exemple de ce document « simple ».***

L'Ae recommande de mettre en place un dispositif particulier de suivi de l' des estuaires sur le site de Grattequina.

2.7 Méthodes

Les méthodes utilisées pour les inventaires faune-flore (non réductibles aux dates des inventaires) et pour la délimitation des zones humides mériteraient d'être explicitées.

Par ailleurs le nom et les coordonnées (pp 231-32) des différents bureaux d'études qui ont contribué à réunir les informations et à rédiger l'étude d'impact ne suffisent pas à satisfaire aux prescriptions de l'article R.R122-5 II 10° (« les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation »).

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et didactique, tout en souffrant logiquement des mêmes problèmes que ceux soulevés dans le présent avis détaillé sur l'étude d'impact. ***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique des recommandations faites dans le présent avis détaillé.***