

CONSEIL SCIENTIFIQUE DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE

Secrétariat : DREAL Aquitaine

Contact : Vanessa RISPAL

Mél : vanessa.rispal@developpement-durable.gouv.fr

Avis sur le projet stratégique du grand port maritime de Bordeaux

Le CSEG :

- A pris connaissance du projet stratégique du grand port maritime de Bordeaux par une présentation lors de la réunion du le 23 Novembre 2014 et par l'examen du document « Grand Port Maritime de Bordeaux Projet stratégique 2014-2019 » (90 pages + 17 planches) daté de décembre 2014.

- Formule sur ce projet les observations suivantes :

1. Une nécessaire conciliation du développement de l'activité portuaire avec la préservation et la valorisation environnementale de l'estuaire.

L'activité du GPMB se déploie sur des milieux estuariens fragiles présentant un très fort intérêt patrimonial. Dans la synthèse SWOT du diagnostic, ce patrimoine naturel d'estuaire est présenté comme contraignant et constituant une menace (page 15). Cette vision négative nous semble heureusement démentie dans un certain nombre d'orientations retenues par la suite. Le CSEG encourage le GPMB à faire du patrimoine estuarien un atout plutôt qu'une menace.

Le CSEG souhaite réaffirmer ici l'importance écologique des secteurs estuariens et la nécessité de préserver leurs équilibres ; leurs fonctions écologiques sont essentielles, non seulement localement mais aussi du fait de leur influence sur les ressources vivantes marines et fluviatiles qui en dépendent. Leur préservation est donc essentielle pour le maintien de leurs fonctions naturelles et des services rendus par la nature à l'homme au sein de ces systèmes.

2. Un louable exercice de réflexion.

Le document restitue clairement l'activité portuaire et son incontestable poids dans l'économie locale et régionale. Le projet manifeste une attention marquée aux aspects environnementaux, ce qui est tout à fait essentiel compte tenu de la fragilité des milieux d'accueil de ses activités, mais aussi du potentiel environnemental du mode de transport maritime.

On remarque cependant une absence de référence aux politiques publiques sectorielles dans le champ du développement durable : Schéma régional des infrastructures de transport et de l'intermodalité (SRIT), Plan climat, énergies renouvelables...

Comme nous l'avons noté pour le précédent projet, les objectifs affichés relèvent cependant plus des principes d'actions que d'objectifs quantifiables et susceptibles d'être évalués. Le bilan du précédent projet stratégique présenté en deux pages s'appuie sur une liste de réalisations, sans que l'on sache si l'on a atteint en totalité ou partiellement les objectifs visés. Il faut encourager les résolutions prises dans ce nouveau projet pour objectiver les actions engagées, avec notamment la création de tableaux de bord. De ce point de vue, on retiendra, notamment, l'engagement de mettre en place un tableau de bord sur l'impact écologique et socio-économique de l'activité portuaire via un portail web dédié.

3. Des orientations à encourager

Le projet est construit autour de cinq orientations majeures qui se déclinent en opérations à poursuivre ou à engager. Le CSEG souhaite attirer plus particulièrement l'attention sur certaines d'entre elles.

➤ Gestion du foncier portuaire

Le GPMB dispose d'un domaine foncier exceptionnel de par son ampleur (2 500 ha) et sa richesse naturelle d'estuaire.

Le CSEG retient :

La volonté de systématiser la prise en compte des projets de développement portuaire dans les documents de planification territoriaux, notamment les SCOT, PLU et PDU. Cette prise en compte ne peut-être univoque. Les projets du GPMB doivent réciproquement s'assurer d'une compatibilité avec les orientations fixées par les documents de planification locale (et de niveau supérieur) et les projets portés par les collectivités.

La mise en action d'une stratégie d'aménagement et de gestion du foncier, concrétisée sous la forme d'un schéma d'aménagement portuaire est appuyée sur la connaissance des zonages naturels et réglementaires, sur le risque inondation et sur la réalisation d'un audit écologique. Cette stratégie doit aboutir à la détermination de périmètres aménageables et d'espaces naturels qui devraient bénéficier d'un plan de gestion.

S'agissant des espaces naturels, le CSEG observe que le GPMB a, ces dernières années, transféré des surfaces importantes de ses emprises à l'ONF et au Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres. Ces partenariats confortent la gestion et la protection de ces espaces sensibles.

➤ Participation à la filière déchets

Le CSEG a noté avec intérêt les engagements du GPMB en matière de traitement des déchets.

Le développement d'un transport propre et adapté peut jouer un rôle clef aussi bien dans la consolidation de la collecte que dans la valorisation des matériaux recyclés. Les perspectives d'intégration des éléments de la filière sur le site portuaire et d'importation/exportation de produits recyclables retiennent l'attention.

Qu'il s'agisse de mobilisation d'une partie du gisement des déchets ménagers et assimilés, mais aussi et surtout des perspectives en matière de déconstruction de navires, les risques potentiels pour les populations riveraines et pour l'environnement doivent être évalués et intégrés dans la conception même de ces opérations.

La question de la compatibilité de l'accueil local d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et dédiées à ces activités, avec d'autres activités n'est pas évoquée. Elle mérite d'être considérée.

➤ **Transport urbain et approvisionnement de la métropole bordelaise**

Le GPMB est appelé à jouer un rôle clef dans la mise en oeuvre de solutions nouvelles pour l'approvisionnement de l'agglomération bordelaise et pour le transport urbain. Il doit participer à la valorisation du fleuve comme voie de desserte du centre urbain respectueuse de l'environnement, coordonnée avec l'infrastructure existante (fluviale, réseau tram, ...) Cet engagement mériterait d'être soutenu par une déclinaison plus précise des éléments constitutifs d'une expérience pilote évoquée dans le texte.

➤ **Mise en pratique du Plan de gestion des vases**

Le dragage du chenal de navigation et l'amélioration des tirants d'eau sont des enjeux fondamentaux pour le port de Bordeaux. Ces opérations doivent être l'objet d'une vigilance particulière compte tenu de leur impact majeur sur la dynamique hydraulique de l'écosystème estuarien et sur la structuration des habitats de l'ensemble des organismes aquatiques. Il convient aussi d'être attentif aux risques de remobilisation de contaminants présents dans les sédiments.

Le CSEG a suivi les prémices de l'élaboration d'un plan de gestion des vases. Il sera attentif à l'identification de nouvelles zones de dépôt des produits de dragage et à la définition des conditions d'exploitation (rotation des zones de dépôt) intégrant les enjeux environnementaux et d'efficacité opérationnelle. Il retient l'idée selon laquelle des réflexions devraient être engagées sur les pistes de valorisation des boues de dragage.

Le CSEG note que le GPMB souhaite « améliorer » (tête de chapitre) et/ou « maintenir » (corps du premier paragraphe) 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).

De manière générale, le CSEG souligne, comme indiqué par le GPMB, l'importance d'évaluer de la manière la plus précise possible les impacts des chantiers menés sur le fonctionnement des écosystèmes estuariens, qui constituent des milieux remarquables, riches mais fragiles.

4. La nécessité d'une anticipation des effets du changement climatique dans la stratégie du GPMB

L'évolution climatique est évoquée et c'est important, pour proposer des mesures de limitation des émissions de gaz à effet de serre et déployer des technologies économisant l'énergie. Le GPMB s'est engagé dans une démarche de réduction d'empreinte environnementale soutenant le développement d'activités portuaires propres.

En revanche, on ne trouve pas d'analyse des effets potentiels du changement climatique sur l'activité portuaire classique. Or, ces derniers risquent de ne pas être neutres en la matière. Les travaux réalisés dans le cadre de Garonne 2050 montrent par exemple, qu'à cet horizon, les débits naturels d'étiage pourraient être réduits de moitié pour le bassin de la Garonne. Certes, le plan stratégique ne se déploie que sur une période de 5 ans, mais les perspectives liées au changement climatique devraient alimenter dès aujourd'hui des réflexions, mais aussi sans doute des politiques d'adaptation anticipatrices. Dès lors, comment faire face aux évolutions affectant le bouchon vaseux, comment faire face aux conséquences d'une élévation du niveau de la mer et à l'apparition plus fréquente et plus marquée d'évènements extrêmes (submersions, inondations, tempêtes) ?

5. La gestion des granulats marins

Le GPMB dans son contrat avec l'Etat a, notamment, une mission spécifique : « La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels. ».

Les granulats débarqués sur les sites portuaires dédiés du GPMB et extraits dans le domaine public maritime peuvent être issus de la circonscription du GPMB ou venir de l'extérieur. Il est indiqué que « *Le port souhaite renforcer la compétitivité des certaines filières existantes avec une augmentation inférieure de moitié à l'inflation d'ici 2016* ». C'est le cas des granulats.

Le CSEG relève qu'il conviendrait d'éviter, par une tarification non adéquate, toute forme de dumping des granulats marins qui s'effectuerait par exemple au détriment

du recyclage des matériaux de construction. Pour les redevances d'extraction, il faut concevoir un tarif qui reflète la rareté de la ressource. Le CSEG a déjà eu l'occasion de s'interroger sur le mode de tarification retenu dans le cadre de l'exploitation du Platin de Grave.

Au terme de ces observations, le CSEG manifeste le souhait d'être associé au suivi du projet stratégique et d'être saisi pour tout projet du GPMB susceptible d'avoir un effet sur le milieu estuarien.

Le Président du Conseil Scientifique
de l'estuaire de la Gironde,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and curves, positioned below the text of the President of the Scientific Council of the Gironde estuary.