

Bordeaux, le 3 Avril 2009

Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Gironde
Secrétariat : DIREN Aquitaine
95 rue de la Liberté
33073 BORDEAUX CEDEX
Contact : André GESTA
tél : 05 56 93 61 27
mel : andre.gesta@developpement-durable.gouv.fr

CONSEIL SCIENTIFIQUE DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE

Avis sur le projet stratégique du grand port maritime de Bordeaux.

Préambule

Le projet stratégique du grand port maritime de Bordeaux a été adressé le 05 Mars 2009 par le grand port maritime de Bordeaux aux membres du conseil scientifique de l'estuaire de la Gironde, institué par le Préfet de la Région Aquitaine le 05 Mars 2009 en application de l'article 16 de la loi n° 2008-660 du 4 Juillet 2008.

Ce projet a fait l'objet d'un exposé de la part du GPMB et a donné lieu à des discussions lors de la réunion du CSEG du 24 Mars 2009.

La teneur de ces discussions est reportée dans le procès verbal de cette réunion.

L'avis du CSEG exprimé ci après tient compte de ces observations, ainsi que des contributions apportées individuellement auprès du secrétariat du CSEG par chacun de ses membres.

Avis du Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Gironde

Le CSEG :

- A pris connaissance du projet stratégique du grand port maritime de Bordeaux adressé à ses membres par courrier du 05 Mars 2009 et présenté lors de la réunion d'installation du CSEG le 24 Mars 2009;
- Formule sur ce projet les observations suivantes :

1) Au plan général :

Le CSEG souhaite réaffirmer 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.

L'estuaire de la Gironde présente un intérêt écologique de premier plan ; s'il subit une pollution chimique conséquente, notamment du fait de rejets de contaminants métalliques d'origine diverse, il reste relativement préservé dans sa morphologie si l'on le compare aux autres grands estuaires européens.

2) La nécessaire mise en contexte du projet stratégique

Globalement, le projet stratégique du GPMB apporte de nombreuses informations qui retiennent l'intérêt, et énonce des principes généraux louables qu'il convient d'encourager.

Il faut saluer le bel effort de synthèse que constitue le document élaboré par le port de Bordeaux. Le projet met bien en évidence l'activité portuaire et son incontestable poids dans l'économie locale et régionale. Il 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.

Les objectifs affichés relèvent cependant plus des principes d'actions que d'objectifs quantifiables et susceptibles d'être évalués.

Aussi le CSEG considère que ce projet devrait être complété pour mieux resituer les enjeux de développement économique du grand port maritime de Bordeaux au regard des enjeux de développement durable du territoire de l'estuaire.

- 2.1) Il conviendrait notamment de mieux connaître, à l'échelle de ce territoire les enjeux environnementaux spatialisés : inventaires des milieux naturels, paysages,... ; politique de l'eau (SAGE Estuaire et nappes profondes, zones humides,...) ; risques naturels (inondations,...),... afin de pouvoir les mettre en relation avec les éléments spatialisables de la politique portuaire.
- 2.2) Il conviendrait également de mieux articuler la politique du GPMB avec les politiques environnementales, les mesures de protection et les opérations de gestion des milieux naturels conduites sur ce territoire : politiques foncières du CELRL et du conseil général), Directives européennes en matière d'environnement, projets de protection et de gestion : sites protégés, Natura 2000, ZHIEP, projet de parc naturel marin, plan Garonne, plans nationaux de conservation, espèces végétales endémiques, poissons migrateurs,...
- 2.3) L'approche des milieux naturels doit être resituée dans une vision globale et fonctionnelle ; elle ne saurait se limiter à la seule emprise des terrains portuaires, ne serait ce que pour permettre de qualifier le niveau de l'impact de projets, et pour évaluer leur impact sur le fonctionnement des écosystèmes (effets cumulatifs, effets de proximité, réseaux écologiques, interdépendance des milieux).
- 2.4) Il est souhaitable également d'articuler le projet du GPMB avec les politiques d'aménagement durable du territoire : charte environnementale et paysagère de l'estuaire de la Gironde, SCOT de la pointe Médoc et de l'agglomération bordelaise, plans locaux d'urbanisme,... ainsi qu'avec les politiques publiques sectorielles dans le champ du développement durable : Schéma régional des infrastructures de transport et de l'intermodalité (SRIT), plan climat, énergies renouvelables,... ; il serait notamment utile de préciser dans quelle mesure le projet stratégique du GPMB peut contribuer à l'objectif d'allègement du trafic routier nord-sud ; les modalités de collaboration avec le port de Bayonne, qui a affiché des objectifs dans ce domaine, devraient être précisées.

- 2.5) Il serait intéressant d'avoir une approche du projet stratégique en terme de bilan carbone.

Même si l'horizon de l'exercice du projet stratégique est 2014, il est souhaitable pour mettre en évidence certains enjeux sur le moyen et long terme de conduire une approche prospective, notamment dans le domaine de la production agricole de l'hinterland, ainsi qu'en matière de risque climatique (inondations et tempêtes), et de prendre en compte la perspective de l'élévation du niveau de la mer dans ses effets sur l'écosystème estuarien et la gestion des risques associés ; sur ce dernier point, la révision à la hausse des prévisions du GIEC (Le Monde 14 03 09) doit interpeller.

A cet égard, la question du devenir des endiguements au droit des terrains du GPMB pourrait être posée.

- 2.6) Il est nécessaire d'intégrer la dimension du risque industriel et celle des pollutions accidentelles (ex. : plans POLMAR Terre-Mer, Port Refuge, ...) et de la croiser avec celle des risques naturels.
- 2.7) Il est souhaitable d'associer à ce projet, par des moyens à préciser, des catégories d'acteurs et d'usagers (ASL ou autres gestionnaires de zones humides, plaisanciers, pêcheurs professionnels,...) qui ne sont pas dans les instances de concertation actuellement en place.

3) Pour ce qui concerne le projet portuaire proprement dit :

- 3.1) La stratégie du GPMB gagnerait à être resituée au regard d'une stratégie de développement portuaire nationale ; comment par exemple le GPM de Bordeaux entend t il se positionner vis à vis de ceux de Nantes ou du Havre ? Voire du port de la Rochelle plus proche, qui paraît très concurrentiel ? Apparemment aucune étude prospective ne semble avoir été menée et le projet s'appuie essentiellement sur de simples tendances.

L'objectif de maintien du trafic portuaire, s'il peut paraître raisonnable, est il pour autant atteignable eu égard notamment aux exigences imposées par le chenal, en terme de dragage notamment ?

De tous les ports européens, le GPM de Bordeaux n'est il pas en effet contraint de draguer l'un des plus gros volumes de sédiments ? 8,4 MT en moyenne, pour un coût annuel d'environ 12 M€, comme nous l'apprend un récent rapport du SMIDDEST (2008) ? Cette question à l'interface de l'économie et de l'environnement aurait mérité de plus amples développements dans le projet stratégique du GPMB.

- 3.2) La question des dragages d'entretien ou d'approfondissement, doit en effet faire l'objet d'une vigilance particulière ; elle est en effet cruciale compte tenu de son impact majeur sur la dynamique hydraulique de l'écosystème estuarien, sur l'hydrogéologie, en particulier des nappes éocènes, ainsi que sur sa géométrie, et par conséquent sur la structuration des habitats de l'ensemble des organismes aquatiques. En outre, son influence sur la remise en suspension des sédiments et les risques concomitants de remobilisation de contaminants est notoire.

Avec l'hydrologie fluviale, le dragage contribue aussi à l'évolution sédimentaire actuelle, dont la formation et la position du bouchon vaseux, ce dernier n'étant plus expulsé comme auparavant en raison de la diminution des débits en cours ; ce phénomène, déjà important du fait de la régulation des débits de crues et de la sollicitation de la ressource, risque de s'aggraver avec les modifications climatiques à venir.

Dans ce contexte, une éventuelle sous-traitance des travaux de dragage supposerait la mise au point préalable d'un cahier des charges rigoureux intégrant la dimension environnementale ; un éventuel approfondissement des chenaux (amélioration de la passe ouest) devrait être précédé d'une approche environnementale complète ; eu égard au risque d'effet durable sur le système estuarien, le CSEG souhaite être saisi de ce type de projet ; il souhaite également que soient poursuivies les opérations de suivi des évolutions bathymétriques et de la répartition des sédiments superficiels ; L'une des conséquences pouvant être par exemple une modification de l'équilibre sédimentaire des estrans de la partie aval.

Il est également important de mieux connaître, par sondages notamment, la géométrie relative des formations géologiques quaternaires et tertiaires où des travaux profonds seraient envisagés (déroctage).

- 3.3) L'évaluation préalable et le suivi de l'impact des aménagements devraient faire l'objet d'une approche particulière en termes de gouvernance des activités et projets portuaires. A cet égard il serait intéressant d'envisager une démarche vers la norme « systèmes de management environnemental », qui a pour objectif de structurer un système de management environnemental transverse, permettant la prise en compte exhaustive des impacts environnementaux et la mise en conformité réglementaire.

Il serait souhaitable que le groupe « Développement Durable, Qualité, Environnement » (p73) à constituer pour la mise en œuvre du projet stratégique soit investi des thématiques de l'insertion des activités portuaires dans leur environnement, de la gestion des espaces naturels et de celle de l'impact des aménagements, et doté des compétences nécessaires à la conduite de ces réflexions.

- 3.4) Il est souhaitable de préciser les contours et les échéances du projet, d'une façon générale ainsi que site par site ; il est notamment important de mieux connaître les motifs d'intérêt général qui s'attachent à l'équipement des sites portuaires lorsqu'ils viennent en opposition avec des enjeux de protection des milieux naturels (ex : site du Verdon), et de mieux justifier ainsi le contour et les règles de mise en œuvre de l'équipement de ces sites, sur des surfaces souvent importantes, au regard des enjeux environnementaux en présence, et de l'obligation d'une gestion économe de l'espace; l'objectif général de limiter l'impact des aménagements futurs sur les espaces naturels devrait être clairement énoncé.

4) **Pour ce qui concerne la poursuite de la réflexion :**

Le CSEG souhaite participer à la poursuite de la réflexion sur le projet stratégique du GPMB, sur la base des premières observations énoncées ci avant ; il souhaite en outre être saisi pour tout projet du GBPM susceptible d'avoir un effet sur le milieu estuarien.

Le président du Conseil Scientifique de
l'estuaire de la Gironde

Benoît Sautour

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Benoît Sautour", is written over a double horizontal line.

