



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Languedoc-Roussillon

Montpellier, le 19/03/2010

Service Aménagement Durable des Territoires, Logement
Unité Évaluation Environnementale

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon
Préfet de l'Hérault

Nos réf. : PD/NL 103/10

Vos réf. :

Affaire suivie par : Pierre DROSS

Pierre.dross@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04.34.46.66.86 – Fax : 04.67.15.68.00

Courriel : ee.sadtl.dre-langrou@developpement-
durable.gouv.fr

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur la demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement (loi sur l'eau) concernant le prolongement du quai J dans le port de SETE

Présentation du projet :

Cette demande d'autorisation, présentée par la Région Languedoc Roussillon, concerne le projet de prolongement d'un quai du port de commerce de Sète qui accueille des navires transportant des marchandises alimentaires en vrac, principalement des graines et des huiles. Ce quai est destiné à desservir l'usine SAIPOL de trituration d'oléagineux et, dans le futur, le projet SAS Centre Grains destiné au stockage de graines en silo et en vrac.

Cadre juridique :

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité de l'État compétente en matière d'environnement doit donner son avis sur ce dossier, comprenant l'étude d'impact, dans les deux mois suivant sa réception soit, dans le cas présent au plus tard le 4 avril 2010.

Il s'agit d'un avis simple qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il vise en particulier à éclairer le public et doit être transmis au pétitionnaire et joint au dossier d'enquête publique.

Enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale :

S'agissant de la construction d'un quai dans une darse du port de commerce de Sète créée vers 1980 pour accueillir ce type d'activités, le périmètre immédiat du projet ne présente pas d'enjeu environnemental particulier. Cependant, le port de Sète constituant la principale communication entre l'étang de Thau et la mer, l'enjeu environnemental principal du projet concerne la protection de l'étang de Thau. Celui-ci constitue une zone particulièrement productive pour la pêche et la conchyliculture mais fragile et d'une richesse naturelle remarquable qui a conduit à identifier dans son périmètre plusieurs ZNIEFF et zones « Natura 2000 ».

Présent
pour
l'avenir

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-17h30

Tél. : 33 (0) 4 34 46 64 00 – fax : 33 (0) 4 67 15 68 00

520 allées Henri II de Montmorency

34064 Montpellier cedex 02

Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet :

L'article R.214-6 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact, lorsqu'elle est nécessaire (cas du présent dossier), est jointe au document décrivant les incidences du projet sur l'eau et le milieu aquatique et qu'elle le remplace si elle contient les informations demandées. Le présent dossier comprend effectivement une étude d'impact qui tient lieu de document d'incidences, mais elle est dénommée « pièce 4 : incidences de l'opération sur l'eau » au lieu d'être dénommée « étude d'impact ». Cette dénomination est regrettable car elle est de nature à induire le public en erreur sur la véritable nature du document qui fera l'objet de la consultation.

Cette étude d'impact comporte :

- 1) une analyse de l'état initial du site et de son environnement; cette analyse apparaît complète et bien adaptée au projet.
- 2) une analyse des effets du projet sur l'environnement qui semble globalement appropriée sauf sur un point de l'état des lieux qui fait apparaître au droit du quai J une relative contamination du sédiment en nutriments et HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques qui présentent généralement une forte toxicité).

L'origine de cette contamination n'est pas clairement décrite, mais l'étude d'impact indique :

- ◆ qu'aucune autre activité que l'usine SAIPOL n'est identifiée dans ce secteur.
- ◆ que les travaux entraîneront peu de mise en suspension des matériaux à l'exception des travaux d'immersion des produits de dragage dans la darse II.
- ◆ qu'il y a peu de risque de contamination de l'étang de Thau par ces travaux d'immersion car, bien que le port soit la principale voie d'échange entre celui-ci et la mer, l'étang demeure globalement exportateur vers la mer.

Cet argument est difficilement convaincant car il ne s'agit que de la résultante des échanges et que les courants sont alternativement entrants et sortants. Or, effectivement, les travaux d'immersion des produits de dragage entraîneront inmanquablement une forte mise en suspension des sédiments fins qui sont les plus susceptibles d'être contaminés.

- 3) les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement. La comparaison ne porte que sur des variantes techniques de construction du quai, mais, s'agissant du prolongement d'un quai existant déjà utilisé pour le même type de marchandises, il semble difficile d'imaginer des variantes plus larges. Cette comparaison apparaît donc adaptée au projet et pertinente.
- 4) les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les impacts négatifs du projets sont bien décrites mais l'estimation des dépenses correspondantes n'est pas fournie.

Ces mesures apparaissent globalement adaptées au projet sauf pour ce qui concerne le risque de contamination de l'étang par des sédiments fins mis en suspension lors de l'immersion des produits de dragage ; les mesures proposées comportent :

- ◆ une « *attention particulière* » sur la gestion des immersions mais sans description précise ni estimation de l'efficacité qui peut en être attendue,
- ◆ un suivi de la turbidité comportant une mesure hebdomadaire sur trois sites afin de rechercher les responsabilités
- ◆ et enfin, si les travaux de dragage sont en cause, la mise en œuvre de mesures de gestion.

La périodicité hebdomadaire n'apparaît pas adaptée alors que la période des marées est d'environ 12 heures et l'absence de définition de seuils et de mesures de gestion précises, qui pourraient aller jusqu'à l'interruption des dragages en période de courant entrant, ne semble pas garantir l'absence de risque de pénétration du panache turbide dans l'étang de Thau.

- 5) une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet qui fait apparaître que celles-ci sont plutôt adaptées sauf pour ce qui concerne les effets des immersions de produits de dragage pour lesquels aucune méthode particulière d'estimation des risques de contamination n'est décrite.

6) un résumé non technique clair et qui reflète bien le contenu de l'étude d'impact.

En revanche cette étude d'impact ne comprend pas les éléments suivants exigés par le code de l'environnement (Art. R 122-3)

- 1) l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité,
- 2) l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter,
- 3) l'estimation des impacts de l'ensemble du programme, alors que l'allongement du quai J contribue, avec des travaux de viabilisation et la création d'un centre de stockage privé, à la création d'un « pôle agro-industriel ».

L'absence de ces éléments constitue un manque formel par rapport au contenu de l'étude d'impact fixé par la réglementation. Ce manque est d'autant plus regrettable qu'on peut supposer que, parmi les trafics maritimes et fluviaux supplémentaires attendus suite à ce programme de travaux, une part sera vraisemblablement sans aucun doute compensée par une diminution du trafic routier, beaucoup plus pénalisant que le transport maritime et fluvial en terme de coûts collectifs des pollutions et nuisances.

Conclusion :

Les manques de l'étude d'impact concernant l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances liées au transport de marchandises ainsi que l'estimation des impacts du programme ne semblent pas de nature à empêcher la délivrance d'une autorisation destinée à protéger l'eau et les milieux aquatiques.

L'insuffisance des mesures proposées pour éviter les risques de contamination de l'étang de Thau lors des opérations d'immersion de déblais de dragage devrait conduire à des prescriptions mieux adaptées.

Four le Préfet,
et par délégation
La Directrice Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement

