



Dossier de presse

Mercredi 1er décembre 2010

Boues de dragage : la grande omerta

Sommaire

Communiqué de presse.....	2
Les boues en France.....	3
Les boues dans la zone atlantique nord (OSPAR).....	4
Les boues de dragage et les contaminants de l'alimentation.....	5
Contaminants, l'exemple du TBT.....	7
La réglementation applicable.....	8
Les schémas départementaux de dragage.....	11
Une avalanche de projets locaux.....	12
Martinique, les boues de la honte.....	17
Un exemple de suivi des sites d'immersion.....	18
GEODE ou comment être le maître d'ouvrage et celui de la réglementation !.....	19
Nos propositions.....	21
Quelle stratégie nationale maritime ?.....	24
Annexe 1 : Schéma de référence des dragages pour le Finistère (juillet 2008).....	26
Annexe 2 : Avis de FNE sur la synthèse du groupe de travail « Sédiments de dragage » du Grenelle de la mer.....	27

Dossier réalisé par :

Christian Garnier, vice-président de FNE

André Dorso, Président de l'association Sémaphore

Hervé Le Strat, membre de la mission Mer & littoral de FNE

et avec la participation de l'association **Robin des Bois**



Communiqué de presse

Boues de dragage : la grande omerta

Alors que le Salon nautique doit ouvrir ses portes à la fin de cette semaine, France Nature Environnement souhaite mettre un coup de projecteur sur l'impact des boues de dragage, conséquence notamment de l'entretien et de l'extension des ports de plaisance, toujours plus nombreux.

Les boues de dragage sont le produit du creusement des chenaux estuariens, des travaux d'équipement côtiers et en mer, et surtout, de l'entretien des ports. Ces boues sont généralement rejetées en mer, non sans effets sur l'environnement et risques sanitaires croissants.

Comment continuer d'accepter le déversement sur les fonds marins de dizaines de millions de tonnes de déchets quasiment sans aucun contrôle ? Chose aujourd'hui impensable à terre !

FNE exprime son inquiétude sur les répercussions écologiques qu'a l'immersion en catimini et en quantités croissantes de ces déchets, mais aussi pour la santé et pour les professionnels de la pêche et de l'aquaculture, en particulier dans la perspective de la mise en place prochaine d'une éco-labellisation de ces activités.

Le Salon nautique est l'un des moments privilégiés au cours duquel le grand public s'intéresse à la mer, espace de liberté, de rêve, de baignade, et autres loisirs nautiques, mais aussi de beaucoup d'activités économiques. C'est aussi le lieu de rencontres privilégiés des acteurs de la plaisance dont les installations portuaires sont à l'origine de très nombreux dragages qui produisent des boues polluées en quantité importantes.

Pour Christian Garnier, Vice-président de FNE : *« L'interdiction de rejet et le traitement des boues toxiques est un impératif. Le coût des opérations de tri et de traitement n'est pas un argument recevable. N'oublions pas que, le plus souvent, ces dragages sont réalisés dans le cadre de projets dont l'intérêt est d'abord d'ordre financier, ou lors d'opérations de désenvasement de ports de plaisance où il faut parfois dix ans d'attente pour obtenir un anneau ! N'oublions pas que des filières de valorisation peuvent aussi être mises en place ».*

A quelques jours de l'ouverture du Salon nautique, la grande fête des amateurs de loisirs nautiques, et alors que se tiennent les 6eme Assises de l'Economie maritime et du Littoral à Toulon, rendez-vous annuel des acteurs politiques et économiques du monde maritime et du littoral, France Nature Environnement propose un dossier complet sur les conséquences désastreuses pour l'environnement marin d'une pratique à risque qu'il convient de réguler au plus vite.



Les boues en France

Les volumes dragués en France représentent chaque année environ 40 millions de m³ dont 90 % proviennent des ports estuariens. Le graphique de l'évolution des dragages de 2001 à 2008 montre que l'opération Port 2000 au Havre étalée sur 4 années a augmenté le volume mais qu'en moyenne les chiffres sont relativement stables.

Il est très difficile d'en savoir plus sur ces opérations notamment sur les sédiments dragués, les seuils N1 et N2, les maîtres d'ouvrage, les traitements à terre... Une certaine omerta règne en matière d'information. Sur le site internet du CETMEF, et notamment dans la rubrique GEODE, on ne trouve rien sur les bilans annuels des opérations de dragage. C'est d'autant plus surprenant, que la Convention OSPAR oblige chaque pays à faire ce bilan.

On est donc en présence d'un manque de transparence qui n'a rien d'innocent et auquel il convient de mettre un terme.

Au détour de certains rapports quelques informations sont néanmoins dévoilées ...

Extraits du rapport du COMOP « Sédiments de dragage » :

« La pratique du dragage engendre des volumes importants de sédiments qui, dans certains cas, peuvent contenir des éléments polluants. Les volumes dragués en France représentent chaque année environ 50 millions de m³, dont 90% concernent les dragages maritimes des ports estuariens. »

« D'après les chiffres récents publiés par le CETMEF, 91% des volumes de sédiments dragués sont immergés en mer (38,3 Mm³). Un suivi des sites d'immersion est prévu pour certaines opérations mais il n'existe pas de bilan chiffré de ces suivis. Le volume restant de sédiments dragués est déposé à terre. En 2008, sur les 58 sites d'immersion exploités, les sédiments déposés dans 6 sites (pour un volume de 5,2 Mm³) ont dépassé le seuil N1, en restant sous le seuil N2, et 2 sites (pour un volume de 0,037 Mm³) ont dépassé le seuil N2. Ces dépassements de seuils sont constatés notamment pour le cuivre (sur 5 sites), le mercure (sur 2 sites), le zinc (sur 3 sites) et le chrome (sur 2 sites). »

Extrait rapport CETMEF 2008 :

« La quasi totalité des matériaux dragués dans les Grands Ports Maritimes est immergée (91%).

Les 9 % restant correspondent au dragage par injection (c'est-à-dire injection d'eau pour remettre les sédiments dans la colonne d'eau). Marseille a procédé à un dépôt à terre de 3 100 t de sédiments en provenance du terminal de Fos, et à un dépôt en mer de 13 200 t de sédiments en provenance des bassins du port ».



Les boues dans la zone atlantique nord (OSPAR)

Données du bilan de santé 2010 de l'OSPAR¹ :

Les quantités totales annuelles immergées entre 1990 et 2007 se situent

entre 80 et 130 millions de tonnes (poids sec)

En 2005 on comptait environ

350 sites d'immersion dans la zone OSPAR

Commentaire de l'OSPAR dans le bilan de santé 2010²

« L'une des principales préoccupations que causent l'immersion et le dragage est le rejet de contaminants (tels que les métaux lourds et TBT) dans la colonne d'eau, qui est associé à des augmentations temporaires de la turbidité. Ceci risque d'entraîner la présence accrue de contaminants dans la chaîne alimentaire

¹ OSPAR : Oslo and Paris Conventions for the protection of the marine environment of the North-East Atlantic. La Convention OSPAR est l'instrument légal actuel qui guide la coopération internationale pour la protection de l'environnement marin de l'Atlantique du Nord-Est. Les travaux au nom de la Convention sont menés par la Commission OSPAR, composée des représentants des gouvernements des 15 Parties Contractantes et de la Commission Européenne, représentant la Communauté Européenne.

² Quality Status Report (QSR) 2010 http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00300000000149_000000_000000



Les boues de dragage et les contaminants de l'alimentation

La concentration des micro-polluants dans les chaînes alimentaires, une question qui ne date pas d'hier

Dès la fin des années soixante, d'importantes pollutions diffuses par des composés organiques stables (organochlorés, à commencer par l'ancêtre, le DDT, puis les PCB dans les années 70) ou par des métaux lourds sont observées. Elles ont conduit à des concentrations significatives, voire importantes, chez les animaux supérieurs en fin de chaîne alimentaire et chez l'homme lui-même. Des effets considérables sont dès lors observés, tant en milieu terrestre qu'aquatique, notamment sur **la reproduction ou la mortalité de certaines espèces marines** (oiseaux en particulier).

Certaines **populations humaines littorales** consommant beaucoup de poissons se sont révélées singulièrement exposées. Dans le cas du **mercure**, dont le cycle marin passe par une biotransformation en méthyl-mercure au niveau des sédiments, l'empoisonnement a produit de très nombreux cas de graves handicaps neurologiques et des cas mortels, parfois en assez grand nombre comme à Minamata au Japon, situation comprise en 1959 et révélée au monde à partir de 1970.

Divers **éléments radio-actifs** répondent aux mêmes lois et processus de bioconcentration par certains organismes et de bioaccumulation dans certains tissus spécifiques (iode dans la thyroïde, strontium dans les os, césium dans les tissus musculaires).

Le **TBT, tributyl-étain**, composé organostannique, perturbateur endocrinien et toxique pour de nombreuses espèces, a été massivement dans les peintures anti-fouling. Progressivement interdit (mais continuant de circuler un peu ici et là), il a été utilisé jusqu'en 2003, et reste stocké en grandes quantités dans les boues de nombreux ports.

Le danger tient au fait que les substances en cause s'avèrent toxiques à très faible dose et peuvent se retrouver à des **concentrations appréciables dans des aliments d'origine marine** (Ruthénium 106 et pain d'algues gallois). Les espèces filtrantes sont particulièrement exposées aux microparticules solides chargées de contaminants par adsorption (eaux turbides). Les poissons stockent dans leurs viscères et dans leurs muscles divers polluants organiques et organo-métalliques stables.

Aux polluants chimiques, il convient d'ajouter un autre facteur, celui de la **pollution microbiologique** des vases qui atteint des niveaux préoccupants dans certains ports, avec la présence de nombreux germes pathogènes. Cela s'est vérifié à l'occasion d'études conduites préalablement à des projets de dragage, par exemple à La Rochelle (voir fiche : « Une avalanche de projets locaux »). Cette forme de pollution est susceptible d'affecter tant la qualité des eaux pour la baignade et les sports nautiques (plaisance, plongée, etc.) qu'une nouvelle fois la pêche à pied où les installations de production aquacoles.



Il est préoccupant de noter que dans la grande interview donnée au journal Libération sur l'avenir de l'agriculture et de la pêche françaises (deux pleines pages dans l'édition du 25 novembre 2010) par Bruno LEMAIRE, Ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, pas une seule fois les questions sanitaires concrètes ne sont évoquées, malgré tous les scandales alimentaires du passé récent (antibiotiques, hormones, farines animales et prion, lait frelaté...).

Une vague allusion à « une alimentation de qualité », et l'affirmation que « l'agriculture européenne... est la plus propre au monde » (alors que la France reste le deuxième consommateur mondial de pesticides en matières actives !) ne rassurent pas sur les perspectives de lutte contre les contaminants marins de la chaîne alimentaire en France.

En effet l'actualité piscicole et conchylicole a été émaillée par de nombreux incidents (interdictions de récolte des huîtres, de la pêche à pied...) ou la bouscule en ce moment même : PCB et interdiction de la pêche à la sardine et autres espèces en Baie de Seine mais aussi en Manche ; chlordécone et interdictions étendues de pêche aux Antilles ; etc.

Ce constat paraît inquiétant, car les sédiments sont un lieu de passage quasi obligé pour la plupart des polluants marins à durée de vie longue, phénomène qui prend des proportions particulières près des sources d'émissions de ces micro-polluants et dans les zones de dépôt ou de transport des sédiments : estuaires, ports, baies fermées, lagons, mangroves.

Le dragage et le « clapage » conduisent à re-disperser des substances accumulées durant des années, voir des décennies, engendrant parfois des flux importants de toxicité.

Ce qu'on découvre aujourd'hui de la richesse biologique et de l'intérêt des fonds marins n'incite plus du tout à rechercher des zones d'immersion plus au large et plus profondes, ce qui revient à déplacer les problèmes, et peut-être même à les aggraver du point de vue des écosystèmes.

Au-delà de la santé humaine, c'est toute la question de la santé des milieux et des espèces qui est en jeu.



Contaminants, l'exemple du TBT

Billet du blog de l'association SEMAPHORE (29/12/09)

« Nous avons relevé dans le suivi des vases déversées dans la Baie de Quiberon et issues du dragage du port de La Trinité qu'elles étaient contaminées au TBT que l'on trouve dans les peintures marines antisalissures dites "antifouling". D'où notre opposition à la deuxième phase des travaux qui doivent commencer le 15 janvier prochain pour 30 000 M3.

Au comité de suivi du 20 novembre dernier face à nos interrogations personne n'a pu ou voulu nous répondre.

Pourtant un rapide tour de piste sur le site internet d'IFREMER nous a fait découvrir un document scientifique très intéressant que nous publions intégralement et intitulé "[Suivi de l'imposex chez nucella lapillus le long des côtes de la Manche et de l'Atlantique](#)" daté de novembre 2008 et rédigé par 3 chercheurs de l'Institut Universitaire Européen de la Mer pour le Réseau National d'Observation "Imposex-TBT"

Quelques extraits qui doivent faire réfléchir "les sceptiques" sur les effets du TBT dans les milieux marins. Laissons la parole aux experts :

"Le tributylétain (TBT)...ce puissant toxique engendre des effets délétères sur l'environnement car de nombreuses espèces végétales et animales y sont sensibles, à des doses infinitésimales.... Parmi les réponses biologiques mesurables, la plus sensible est la masculinisation des femelles de certaines espèces de gastéropodes marins : l'imposex. Ce phénomène est un bioindicateur spécifique puisque son intensité est proportionnelle à celle de la pollution par le TBT..."

L'utilisation de telles peintures à base de TBT a débuté dans les années 1960... Dès le début des années 80 certains désordres écologiques sont observés... le faible recrutement de naissain d'huîtres dans le bassin d'Arcachon serait la conséquence d'une forte mortalité larvaire occasionnée par le TBT..."

Sans commentaire mais pas sans inquiétude ! »



La réglementation applicable

Au niveau international

- La **Convention OSPAR** (convention de mer régionale sur la zone Atlantique nord-est, 1992) fixe des lignes directrices en la matière, mais ne définit pas de seuils de tolérance qui sont définis par les Etats.
- Le **Protocole de Londres** (1996), version actualisée de la Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, mentionne les « déblais de dragages », déchets ou autres matières dont l'immersion peut être envisagée.
- La **Convention de Barcelone** sur la zone Méditerranée reprend la même catégorie qu'OSPAR.

Ces trois instruments juridiques organisent les immersions selon un principe général commun d'interdiction d'immersion de toutes substances. Des catégories d'exception sont énumérées, pour lesquelles l'immersion est subordonnée à l'obtention d'une autorisation matérialisée par un permis délivré par une autorité nationale compétente.

Au niveau communautaire

La **Directive cadre sur les déchets** 2008/98/CE du 19 novembre 2008 exclut de son champ d'application les « sédiments déplacés au sein des eaux de surface aux fins de gestion des eaux et des voies d'eau... sont exclus du champ d'application de la présente directive, s'il est prouvé que ces sédiments ne sont pas dangereux ». Par effet inverse, les sédiments dangereux sont donc considérés comme des déchets au sens de cette directive.

- La **Directive cadre stratégie pour le milieu marin** 2008/56/CE du 17 juin 2008 fixe comme objectif l'atteinte du bon état écologique des milieux marins pour 2020
- La **Directive cadre sur l'eau** 2000/60/CE du 23 octobre 2000 définit un objectif de bon état chimique, de bon état écologique, et de la non-dégradation de la qualité des masses d'eau pour 2015.
- La **Directive sur la qualité des eaux de baignade** 76/160/CEE du 8 décembre 1975, concernant la qualité des eaux de baignade fixe les critères minima de qualité auxquels doivent répondre les eaux de baignade, notamment au regard des paramètres physico-chimiques et microbiologiques, en fixant des valeurs-limites



Au niveau national

- Les **articles L. 214-1 à 6 du Code de l'environnement** soumettent les opérations de dragage à déclaration ou autorisation par le préfet.

- L'**arrêté du 9 août 2006** modifié relatif au niveau à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface modifié par l'arrêté du 23 décembre 2009 établissant des seuils de référence N1 et N2 pour le TBT (tributylétain) – seuils qui ne sont en aucun cas des normes d'interdiction ou de limitation de rejet, lesquelles n'existent malheureusement pas.

- L'**arrêté du 25 janvier 2010** relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface désigne notamment 10 substances et les normes de qualité environnementales correspondantes, qui soutiennent la biologie au niveau français dans le cadre de la mise en oeuvre de la directive cadre sur l'eau.

- La **circulaire n°2000-62 du 14 juin 2000** relative aux conditions d'utilisation du référentiel de qualité des sédiments marins ou estuariens présents en milieu naturel ou portuaire défini par l'arrêté interministériel.

- La **circulaire du 4 juillet 2008** relative à la procédure concernant la gestion des sédiments lors de travaux ou d'opérations impliquant des dragages ou curages maritimes.

Ces articles, arrêtés et circulaires font régner une grande confusion sur la nécessité ou non d'étude d'impact en fonction des tonnages, des seuils financiers d'opération et des niveaux de contamination.

FNE demande donc que toutes les autorisations d'immersions soient soumises à étude d'impact.

L'immersion des boues contaminées n'est pas compatible avec les directives européennes

Les deux directives européennes sur l'eau (DCE) et la directive-cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) fixent des échéances (2015 et 2020) afin d'atteindre un bon état écologique des masses d'eau côtières et des milieux marins. Les substances que l'on retrouve le plus souvent dans les opérations de dragage font partie des indicateurs pour mesurer le bon état écologique (et a contrario de la dégradation) des milieux.

En tout état de cause si l'on veut atteindre le bon état écologique imposé par ces deux directives européennes, il est impossible de continuer avec une réglementation et des pratiques de dragage qui n'intègrent en aucun cas ces nouvelles contraintes.



Revenir à un état de droit

Sachant que les boues et sédiments de dragage sont contaminés pour une large part, il serait normal, conformément à la Convention OSPAR et comme cela est la pratique dans d'autres pays, de les considérer comme des déchets et de les régler dans le cadre de la législation en vigueur pour ces produits.

En tout état de cause, l'Etat doit prendre en main ses responsabilités, de préférence avant d'être condamné pour non respect des engagements maritimes internationaux de la France, et créer de toute urgence les conditions de construction d'une vraie réglementation d'ici à fin 2012.



Les schémas départementaux de dragage

Face à l'opposition des associations locales ou des professionnels, les autorités publiques dans deux départements de l'ouest : Finistère et Morbihan ont mis en place des schémas départementaux de dragage. Ces documents ne sont pas normatifs mais des guides de « bonne pratique » en direction des maîtres d'ouvrage.

Finistère (voir la fiche détaillée en annexe)

Dans ce département le Schéma de Référence des Dragages en Finistère a été approuvé par un arrêté préfectoral en juillet 2008. Ce schéma comporte deux parties :

- un ensemble de références partagées pour l'analyse des projets de dragage et les choix qui en découlent.
- Un guide méthodologique à l'attention des porteurs de projets, maîtres d'ouvrages et bureaux d'études qui constitue un document de référence et d'information des différents partenaires publics comme privés.

Morbihan

A la suite des actions menées par les associations dès 2008 sur le dragage du port de La Trinité-sur-Mer, la préfecture lance un processus de concertation visant à élaborer un schéma départemental. En août 2010 le Préfet du Morbihan arrête un Schéma de Références des Dragages du Morbihan qui comprend :

- un état des lieux et un rappel de la réglementation.
- des préconisations sur la gouvernance, la planification des projets et la conduite des projets.

Les associations qui ont participé à la démarche d'élaboration du schéma ont reconnu les avancées en matière de concertation, mais ont déploré la non prise en compte des orientations des politiques publiques de protection des milieux marins au niveau européen.



Une avalanche de projets locaux

*L'ensemble des opérations de dragage des ports français a représenté un volume de 33,3 millions de m³ en 2008, dont 90% ont été immergés ; le traitement à terre a porté sur 0,5 %. Les sédiments immergés contaminés au-delà du seuil N2 s'élevaient à 11 000 tonnes. **Le retard pris sur certains ports et les projets lancés ou à l'étude conduisent à tabler sur un volume annuel dragué de 50 millions de m³ à partir de 2011.***

QUELQUES PROJETS RÉCENTS OU À VENIR

Bretagne Sud

LE GUILVINEC

Le port du Guilvinec a choisi en 2005 de rechercher des filières à terre pour valoriser les sédiments en remplaçant l'immersion en mer par un traitement à terre pour réutiliser les sables et stocker dans une ancienne carrière (Combrit) les boues contaminées.

Le dragage du port en 2008 (40 000 m³) a mis à jour des métaux lourds, du TBT et 2 000 tonnes de macro-déchets correspondant à des rejets volontaires ; ces déchets ont été l'occasion de sensibiliser la collectivité au problème. Ces études ont alimenté la réflexion menée par le Conseil Général dans un esprit de gouvernance du type Grenelle, qui a débouché sur le schéma de référence des dragages du Finistère.

CONCARNEAU

Un projet de dragage partiel du port (8000 m³) est passé en enquête publique l'été dernier. Il s'agit de **vases polluées par des métaux lourds**, elles seront traitées sur le port puis stockées à terre dans l'ancienne carrière de Combrit. Mais les prélèvements ont été réalisés en surface alors que le dragage est prévu sur 1 m de profondeur. Bretagne Vivante a demandé que pendant la phase de dragage et de traitement sur le port, les analyses sur les sédiments soient refaites aux différentes profondeurs atteintes. De plus il a été demandé que le produit stocké après traitement (déshydratation + mélange au ciment) soit analysé. **On est donc implicitement dans le cas de traitement de déchets mais sans reconnaissance officielle.** BV a donc demandé au CG de se porter pilote pour appliquer sur les boues de Concarneau le nouveau protocole de détermination de l'écotoxicité, comme préconisé par le schéma de référence des dragages du Finistère. La création d'une CLIS a également été demandée.



LOCTUDY/LESCONIL

Le projet de dragage des ports de pêche de Loctudy et Lesconil ainsi que du port de plaisance de Loctudy porte sur 165 000 m³ de sédiments prévus être clapés sur 2 sites en zone Natura 2000 à 8 miles de la côte sur la grande vasière fréquentée par les pêcheurs. La partie polluée (625 m³ avec TBT, HAP et Cu) est prévue être déposée à terre sur le site de Combrit qui a déjà accueilli les boues du port du Guilvinec et où seront aussi stockées celles du port de Concarneau. **Le dossier présenté à l'EP fait ressortir de graves insuffisances dans l'étude d'impact : caractérisation incohérente des sédiments, état initial des sites d'immersion très insuffisant (nature des fonds et inventaire de la biodiversité) et incidence sur les sites d'immersion fantaisiste.** Concernant le stockage à terre, les sédiments ne sont pas considérés comme dangereux par le CG 29 alors que les associations demandent qu'il relève au moins d'un classement ICPE. Une avancée doit cependant être signalée sur le suivi des impacts des sédiments immergés proposé par les maîtres d'ouvrage avec la mise en place d'un comité de suivi, comme préconisé par le schéma de référence des dragages du Finistère, l'état initial devant toutefois être complété.

DOUARNENEZ

Les vases issues du dragage du port de Douarnenez (60 000 m³) réalisé début 2010 **ont été transportées dans un centre d'enfouissement sans analyses préalables et sans véritable débat public** ; la décision a été prise dans la précipitation par la municipalité.

LORIENT

Le projet de dragage du port de Lorient sur le site de la base sous-marine (BSM) porte sur 154 000 m³ avec comme échéance la Volvo Océan Race en 2012. Les précédents clapages (plus d'1 million m³ depuis 1997) sont faits entre l'île de Groix et le littoral et cette accumulation est aujourd'hui rejetée par les APNE, les riverains et les usagers dont les pêcheurs. En plus le creusement du chenal du port de commerce va générer d'importantes quantités de sédiments dans les prochaines années. Les élus qui ont voté pour le clapage en mer sont aujourd'hui interpellés pour trouver des alternatives, mais cela est peu probable avant l'EP prévue en 2011. Un collectif d'associations vient d'écrire au préfet pour signifier son opposition au projet, demander des analyses contradictoires des boues, la transparence sur les résultats et l'opération et l'examen d'autres solutions. **Il faut signaler que des analyses des sédiments proches de la BSM ont mis en évidence des métaux (Pb, Zn) dont du Cadmium particulièrement dangereux pour les coquillages et qui provoque des affections rénales et de la surtension dans l'organisme humain.**

Source : Bretagne Vivante



Pays de la Loire

NOIRMOUTIER

Depuis plus de 30 ans les dragages des ports de l'Herbaudière à Noirmoutier donnent lieu à un combat acharné (plusieurs recours contentieux) entre les APNE du secteur et les pouvoirs publics. **Les associations dénonçant les sites d'immersion choisis (site Natura 2000 et ZNIEFF), leur proximité de l'estran, le simulacre de concertation.** Après l'annulation d'une 1^{ère} opération de dragage du port de L'Héraudière suite à un recours des associations locales monté jusqu'en Conseil d'État, une 2^{ème} phase a été programmée. Les boues seront désormais triées, celles polluées traitées à terre et les autres déversées en mer à une distance suffisante pour réduire les effets du clapage. Ces nouvelles conditions sont à mettre au crédit de la détermination dont ont fait preuve les associations du littoral.

L'opération de 2008 a porté sur le dragage du port de pêche de 37 000 m³ de sédiments clapés à 5 miles du port et sur le dragage du chenal d'accès pour un **ré engraissement d'une plage par 7 500 m³ de granulats sableux.** Cette dernière opération contestée par les APNE en raison de l'absence d'analyses préalables à l'autorisation préfectorale se révélera finalement être un échec, seulement 1 100 m³ de sable ont été dragué.

NB : il faut noter que l'enquête publique s'est déroulée en plein mois de juillet 2008 à une période qui limite fortement la mobilisation des associations et des riverains.

Source : M.T. Beauchêne (Vivre l'île 12/12)

SAINT GILLES CROIX DE VIE

Le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie est dragué régulièrement (tous les 2 ans) sans EP depuis 15 ans, les sédiments sont rejetées sur la plage, le préfet qui autorise ces opérations s'appuie sur la bonne qualité des eaux du port.

Le Conseil Général de la Vendée qui a délégation sur les ports de pêche et de plaisance a astucieusement « saucissonné » l'équipement du port de plaisance de sorte **qu'il n'y a pas eu d'EP depuis 2005.**

Les APNE sont opposés au rejet des sédiments portuaires sur la plage mais n'ont pas de prise dans la mesure où il n'y a pas de protection juridique particulière sur la zone, que les sédiments sont propres, et l'eau de baignade de bonne qualité.

Par contre il y a 2 projets d'extension qui vont nécessiter un important déroctage avec clapage en mer, pour descendre le fond de l'estuaire Vie-Jaunay. Le 1^{er} dossier doit passer à l'EP en 2011, il s'agit de creuser dans une très ancienne vasière et du schiste pour pouvoir accueillir des 60 pieds (en prévision du Vendée Globe en 2012); l'autre projet vient d'être dévoilé, il s'agit



de l'agrandissement de la darse de mise à l'eau pour répondre à la demande des chantiers Bénéteau très certainement.

Source : B. Graux (CNPS)

NB : le port de l'île d'Yeu dont les vases sont très certainement polluées n'a jamais été dragué et aucun projet n'y est annoncé.

Poitou-Charentes

LA ROCHELLE

L'extension du port des Minimes à La Rochelle a fait l'objet d'une EP en juin 2007 nécessitera, outre des aménagements portuaires importants, l'immersion d'1 million de m³ de sédiments à une profondeur de 18 m sur un site situé à une trentaine de kms du port et à 5 kms de l'île de Ré. Les analyses figurant dans le dossier qui portent sur des sédiments prélevés en 2003/2004 font apparaître **la présence de HAP à des valeurs supérieures aux seuils et une contamination bactériologique avec des « concentrations en germes fécaux importantes »**. Il est écrit « **qu'il peut y avoir ponctuellement des risques potentiels pour la santé humaine notamment par la consommation de coquillages pêchés dans le site** » et « **des risques de contamination des eaux de baignade, (...), en raison de la concentration en germes fécaux** ». Dans le dossier il est reconnu que **les qualités chimiques et sanitaires du milieu seront affectées** par le clapage avec notamment « **une importante augmentation des concentrations bactériennes au sein du panache turbide et de la masse d'eau environnante** ».

Nature Environnement 17 a déposé un recours en annulation contre ce projet autorisé par le préfet le 27 mai 2010. Outre l'absence d'évaluation d'incidence sur le site Natura 2000 du Pertuis Charentais, les incidences liées à la hausse de la fréquentation du site par les navires ont été balayées sans justification scientifique.

Le dossier ne présente aucune mesure de réduction des effets indirects du projet jugés significatifs sur la faune marine ayant justifié la création du site d'importance communautaire.

Par ailleurs les effets cumulés du projet d'extension avec celui du port de commerce voisin de la PALLICE n'ont pas été examinés.

Source : P. Picaud (Nature Environnement 17)



Nord-Pas-de Calais

DUNKERQUE

3 à 4 millions de m³ de sédiments sont dragués chaque année dans la zone du GPM.

Avant les boues étaient clapées en mer, certains produits étaient déposés dans l'enceinte portuaire. Le GPM est un des plus avancés sur le traitement (campagnes d'analyses poussées, recherche de polluants plus larges que la liste GEODE), toutes les boues des zones confinées sont rapportées à terre, une valorisation est faite (utilisation en remblais, fondation routière).

Dans le cadre du **projet de terminal méthanier** les associations sont intervenues sur les dragages (importantes quantités) en s'opposant au dépôt dans une zone proche de la côte déjà utilisée pour les clapages d'entretien régulier, mais sans succès.

Il faut signaler la proximité de la centrale nucléaire dont les rejets diffusent dans la zone ce qui ajoute à l'inquiétude des riverains.

GRAVELINES

Petit port qui s'ensable à son extrémité en raison d'une mauvaise conception de digue, le sable est valorisé ou rejeté à proximité, les boues des bassins confinées sont à surveiller, une utilisation des infrastructures et des moyens du GPM est recherchée pour le traitement des boues à terre.

De façon générale les associations ont du mal à recueillir des informations et se plaignent de ne pas être associées aux instances.

Source : M. Mariette (ADELFA)

La Mission MER-LITTORAL de FNE se propose d'apporter, dans la mesure de ses moyens, sa contribution à des projets qui pourraient devenir le fer de lance d'une politique menée par des élus et des décideurs responsables, résolus à s'engager dans une nouvelle démarche de gestion des boues et sédiments de dragage authentiquement soutenable.



Martinique, les boues de la honte

L'opération qui s'est déroulée en avril-mai dans la baie du Marin en Martinique est un exemple d'agression révélateur du mépris souvent porté à la biodiversité et au milieu marin par certains décideurs.

Le dragage du chenal du Marin, autorisé par le préfet de la Martinique fin 2007 en dépit des protestations du maire de Sainte-Anne, de l'ASSAUPAMAR³ et des marins-pêcheurs, a conduit au déversement en mer de tonnes de boues contaminées par du tributylétain (TBT) et polluées par des métaux lourds.

Cette baie renferme des écosystèmes estimés parmi les moins pollués de la Martinique : lagons, herbiers, massifs coralliens. Par ailleurs, cette baie constitue un haut lieu de plongée sous-marine, dans une zone classée en ZNIEFF, gérée par le Conservatoire du Littoral, et qui abrite des populations d'espèces protégées telles que les cétacés, tortues....

Ces vases et ces boues ont été clapées en bordure du plateau d'herbiers, à moins de 300 mètres de profondeur, face à la ville de Sainte-Anne, en totale contradiction avec l'arrêté préfectoral qui était assorti de l'obligation d'immerger les boues à plus de sept kilomètres des côtes par 2500 mètres de fond. Ce choix de l'Administration, qui ne correspond pas aux vœux de FNE et de l'ASSAUPAMAR en matière de gestion des boues contaminées, était néanmoins un moindre mal, relativement.

Pascal Tourbillon, de l'ASSAUPAMAR et Marcel Bourgade, agent du Parc naturel régional de Martinique chargé de la protection de la nature sont allés faire des relevés GPS, cartes à l'appui, en suivant les barges du chantier. Manifestement, les boues ont été larguées à faible distance de la côte, entre 150 et 300 mètres de profondeur.

Eric Ferrrah, responsable d'un centre de plongée à Sainte-Anne, a trouvé de la boue à proximité de la première bouée rouge au large de la baie. « *Ces boues n'y étaient pas avant les travaux* », assure-t-il. « *Il s'agit de boues compactes, avec des paillettes visibles de peinture antiallure* ».

Marcel Bourgade, de son côté, a déposé un procès-verbal sur le bureau du procureur.

Et Garcin Malsa, maire de Sainte-Anne, attend toujours la réponse du Ministre en charge de l'écologie, du développement durable, des transports et de la mer, à son courrier du 6 mai 2010...

Le type même de dossier que l'on voudrait ne plus voir.

³ ASSAUPAMAR, Association pour la sauvegarde du patrimoine martiniquais, membre de la fédération FNE



Un exemple de suivi des sites d'immersion

« Tout va très bien Madame la Marquise, tout va très bien ! »

Malgré les protestations des associations et des élus locaux, le Conseil Général du Morbihan a procédé au cours des années 2009 et 2010 à l'immersion de 65 000 m³ de vases dans la baie de Quiberon issues des dragages du célèbre port de plaisance de La Trinité-sur-Mer.

En octobre 2010 un comité de suivi de ces opérations de dragage s'est réuni en préfecture. A la suite de cette réunion, les associations (Sémaphore, Bretagne Vivante, Eau et Rivières de Bretagne et Grains de Sable) ont adressé un courrier au Préfet du Morbihan accompagné d'un dossier argumenté de 10 pages qui conteste l'optimisme des documents d'évaluation des opérations de dragage.

« **Concepteur et évaluateur** », imprécisions sur les tonnages...

Dans ce courrier les associations font les constats suivants :

- **Le cabinet qui a préparé le dossier de déclaration pour le Conseil général du Morbihan est celui qui va évaluer les impacts** sur le site d'immersion. On est dans un mélange des genres qui sème un doute sur les conclusions optimistes des évaluateurs.
- En regardant de plus près les éléments fournis dans les documents, les associations montrent que **les vases immergées avec des produits contaminants ont dégradé les milieux marins** (extraits en pièce jointe du document).
- Les chiffres donnés en séance par le maître d'ouvrage sur les tonnages immergés ne sont pas cohérents avec les documents d'évaluation. **On peut légitimement se poser la question de la connaissance et du contrôle par les services de l'Etat du volume clapé !**

La réalité des impacts sur le milieu constatée par les pêcheurs de la Baie

A la suite de ces opérations d'immersion dans la Baie de Quiberon les pêcheurs se posent des questions :

...la boue ocre grasse très tenace... « c'est une conséquence du rejet de désenvasement en mer. L'eau est sale et les poissons désertent le secteur... » - Ouest France du 25 octobre 2010 édition Vannes page Belle Ile.

Coquille Saint Jacques Pêche interdite cet hiver... l'épandage et le déversement des vases de La Trinité-sur-Mer suscitent notamment des interrogations ...de la part du comité local des pêches - Télégramme du 24 novembre 2010

Entre le constat des professionnels sur le terrain et le « Tout va très bien Madame la Marquise, tout va très bien » des maîtres d'ouvrage et des services de l'Etat, chacun peut apprécier la distance...



GEODE⁴ ou comment être le maître d'ouvrage et celui de la réglementation !

Un « groupe de travail » dominé par les ports autonomes

GEODE a été créé en 1990 par le Ministre chargé de la marine marchande qui avait confié au port autonome de Nantes-Saint-Nazaire l'animation d'un groupe de travail « chargé de l'étude environnementale des activités de dragage ». Composé de représentants des ports maritimes, des services de la police de l'eau, des administrations centrales et centres de recherche, GEODE constitue une référence au niveau technique et scientifique sur la question des dragages et l'environnement (cf : note de présentation de GEODE en pièce jointe).

Les missions de GEODE confiées par le Ministre (rappel par un courrier du 24 novembre 2009) : l'élaboration de propositions pour faire évoluer la réglementation internationale, la préparation technique des positions françaises dans les instances internationales, le suivi de la qualité des sédiments et la veille technologique.

Un « groupe de travail » prenant la place d'un Etat absent

De « groupe de travail » scientifique et technique, GEODE s'est progressivement mué en un véritable centre de pouvoir, et pire, en instance exerçant en lieu et place de l'Etat, un rôle réglementaire de nature régaliennne. Si la « proximité » entre fonctionnaires s'occupant des activités portuaires et responsables des ports est évidente, étant issus des mêmes corps de l'ancien Ministère de l'Equipement, la position de représentant de l'Etat et de représentant des maîtres d'ouvrage n'est évidemment pas la même.

Ainsi, le blocage de GEODE pour éviter d'inclure les HAP5 dans le seuil de référence N2 lors du COMOP « Sédiments » est très significatif de cette volonté manifeste des ports autonomes d'échapper à de nouvelles contraintes. On ne peut pas faire une réglementation et en même temps représenter et défendre les intérêts des maîtres d'ouvrages. C'est un peu comme si l'on avait demandé aux syndicats de traitement des ordures ménagères de définir les normes d'émission de dioxines pour leurs usines d'incinération!

Le refus du Ministère d'ouvrir GEODE aux associations

Dans le cadre du Grenelle de la mer, FNE et Robin des Bois avaient demandé l'ouverture de GEODE aux associations. Par un courrier du 24 novembre 2009 adressé au Président de GEODE (le directeur général du grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire), le MEEDDM et le Ministère de la défense lui rappelaient ses missions permanentes et en évoquaient d'autres, comme l'amélioration du suivi environnemental, le recensement des pratiques existantes et la définition d'une méthodologie des études d'incidences...

⁴ Groupe d'études et d'observation sur le dragage et l'environnement

⁵ HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques



Toutefois, la composition du groupe était rappelée sans changement majeur, sauf la possibilité d'inviter les autorités portuaires décentralisées (Régions, départements). La réponse à la demande des associations d'être impliquées dans ce processus, c'est la mise en place d'un site internet dédié (sic) et des réunions qui « pourront être organisées de façon régulière » à l'attention des acteurs de la société civile et des associations de protection de l'environnement. En clair, on ne change pas nos méthodes mais on fait de temps en temps des réunions ouvertes aux associations.

Changer la composition de GEODE

Au regard des travaux du COMOP « Sédiments » du Grenelle de la mer, on voit clairement que le véritable lieu de pouvoir sur la réglementation et les pratiques se situe dans ce groupe GEODE ; et que, par sa composition même, il fait la part belle aux maîtres d'ouvrage. Cela constitue un mélange des genres entre ce qui relève de l'élaboration des textes, ce qui correspond aux études sur les questions d'environnement dans les opérations de dragage, et, enfin, les intérêts économiques et de gestion des grosses infrastructures portuaires. Il est donc logiquement indispensable de donner une nouvelle composition au groupe GEODE, bâtie sur les 5 parties prenantes représentatives de la démarche du Grenelle.

FNE et Robin des Bois appellent donc solennellement à mettre un terme à un mélange des genres entre maîtres d'ouvrage et maîtres de la réglementation qui peut induire des impacts environnementaux et sanitaires (interdiction de commercialisation de produits de la mer), inacceptables.



Nos propositions

La mer est en France le dernier milieu où le déversement de certains déchets « dans la nature » reste la pratique non seulement tolérée, mais massivement autorisée de manière légale.

La poursuite inconsidérée de l'immersion des boues de dragage, par dizaines de millions de tonnes, et quasiment sans aucun suivi, est la survivance d'une logique dépassée, étroitement technicienne et financière, qui compte pour zéro les impacts environnementaux et sanitaires. Elle est vouée à disparaître, et la question est aujourd'hui d'arrêter l'hémorragie.

France Nature Environnement, avec le soutien de Robin des Bois, propose de régler la question de manière réellement concertée, en deux étapes, fin 2012 et fin 2015.

Remettre à plat l'ensemble du dossier

Le Comité opérationnel (Comop) n°1 « Sédiments de dragage » du Grenelle de la Mer a certes eu le mérite d'entrouvrir le dossier, mais il n'a guère permis d'avancer, ses propositions n'esquissant d'aucune manière la nouvelle politique qu'il s'agit de mettre en place. Noyé dans la course échevelée des 18 Missions, Groupes et Comop, chargé de proposer les mesures de concrétisation des 138 engagements du Grenelle de la Mer comportant plusieurs centaines de propositions, le Comop « Sédiments » n'a pu réunir toutes les parties prenantes, notamment les pêcheurs et les syndicats.

Il faut mettre en place dès début 2011 une Table ronde de haut niveau comportant toutes les instances et organisations représentatives sur la base du Grenelle, à l'instar de la Table ronde qui s'est tenue en 2009 sur les risques industriels. Ses conclusions devraient intervenir à l'automne 2011.

Remettre à plat la gouvernance du Groupe Géode

Ce groupe, créé par l'Etat en vue de produire une expertise technique destinée aux décideurs, ne peut plus rester la chose des maîtres d'ouvrage. Il convient donc d'en modifier radicalement la composition sur la base de la gouvernance à cinq, comme l'ont réclamé FNE et Robin des Bois lors du Grenelle de la Mer. Et cela dès maintenant.

Rendre à l'Etat le rôle qu'il n'aurait jamais dû abandonner

Confronté à la l'application des Directives européennes qui vont enfin imposer un changement de cap pour la gestion des mers, Directive cadre sur l'eau, Directive sur les eaux de baignade et, surtout, Directive cadre sur la Stratégie pour le milieu marin qui impose le retour à un bon état écologique du milieu marin, l'Etat est désormais contraint, sous peine de sanctions financières, de se doter des moyens de remonter la pente.



Pour y parvenir, il va falloir :

- donner sans exemption aux boues de dragage le statut qui est le leur, celui de « déchets » prévu par la convention OSPAR, et adapter la législation et la réglementation des déchets en conséquence
- instaurer une vraie classification des boues et sédiments fondés sur leur toxicité, prenant en compte tous les paramètres requis, en particulier les HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques), les dioxines, les composés bromés, les résidus médicamenteux, les radionucléides et la bactériologie. Cette classification doit se conformer au Plan National d'Action contre la pollution des milieux aquatiques par les micropolluants, et la liste de substances prioritaires à surveiller ;
- Refondre les seuils d'autorisation d'immersion, aujourd'hui absurdes et inefficaces (N1 et N2)
- Elaborer une réglementation avec de véritables normes, sous la forme d'un décret reprenant une nouvelle classification et définissant de vraies normes, c'est-à-dire des interdictions d'immersion au-delà de certains seuils de teneurs en contaminants et de certains volumes, afin de tenir compte des flux polluants rejetés en mer.
- Mettre en place des mécanismes de prévention et d'incitation pour éviter la contamination des sédiments par les bassins amont, et instaurer une solidarité financière pour le traitement à terre des boues polluées draguées.

Cette réglementation devrait se mettre en place en deux temps :

A court terme, une première série d'interdictions générales pour des valeurs manifestement inacceptables de certains contaminants particulièrement dangereux ; une interdiction des rejets par canalisation sur l'estran ; une obligation de dégrillage fin et de traitement à terre des macro-déchets présents dans les vases.

Dans un second temps, notamment sur la base des travaux de la Table ronde, une réglementation plus fine, portant sur un plus grand nombre de paramètres, et prévoyant interdiction et autorisation en fonction des teneurs en polluants, de leur volume global et de la nature des milieux récepteurs.



Lancer, sur une base concertée, un ambitieux programme de recherche-développement pour créer une vraie filière d'élimination

Pour passer aux nécessaires réalisations industrielles et généraliser des solutions de type de celles qui prévalent déjà en Belgique et à Dunkerque, en les enrichissant même autant que faire se peut et en permettant de les décliner en fonction des situations locales, il paraît indispensable d'impulser un programme substantiel de recherche-développement au niveau national, avec des partenariats européens pour profiter de l'avance des uns, et entraîner les autres vers des pratiques plus vertueuses vis-à-vis du milieu marin.

Plus globalement, l'Etat doit se donner comme objectif un plan-programme sur cinq années, achevé fin 2015, au terme duquel les immersions de boues soient pour l'essentiel interdites. Cette durée de cinq ans semble le délai raisonnable pour que l'ensemble de la filière française puisse s'adapter, sur le modèle de ce qui existe déjà ailleurs, ou même dans certains ports français qui ont pris les devants.



Quelle stratégie nationale maritime ?

La question des boues de dragage, représente non seulement une question emblématique et transversale pour la manière dont l'humanité veut se débarrasser de ses déchets et prendre en compte les impacts qui en découlent, mais aussi une question emblématique pour toute la stratégie nationale relative à la mer.

Après la valse-hésitation dont la mer a été victime lors du récent remaniement gouvernemental, mer qui n'était au départ pas même mentionnée dans les domaines de compétence ministériels, une réelle inquiétude traverse toute la communauté des acteurs du monde maritime. Ceux-ci se sont en effet engagés et dépensés sans compter pour faire aboutir le Grenelle de la Mer et ses centaines de propositions pour rattraper le temps perdu depuis des décennies.

La capacité d'affronter la question des boues de dragage, jusqu'ici reléguée dans une arrière-cour technocratique discrète, et traitée tout aussi discrètement par des « clapages » à l'abri des regards, va être un indicateur intéressant d'un possible changement d'attitude vis-à-vis du milieu marin et de sa valeur patrimoniale.

La fonction Gardes-Côtes, espoir ou tromperie

Lors du Grenelle de la Mer, FNE appuyée par Surfrider, Robin des Bois, les syndicats, et les ONG environnementalistes, a demandé et obtenu que soient pris plusieurs engagements en faveur d'une réelle politique de surveillance, de contrôle et d'intervention en mer, avec l'appui d'une véritable organisation en garde-côtes, proposition reprise ensuite par le gouvernement. Mais pour FNE, il s'agissait d'une force intégrée et dotée de puissants moyens.

Or en pratique, le gouvernement s'est contenté d'une action certes utile, de renforcement de la coordination des moyens de l'Etat en mer, mais n'a non seulement pas engagé un début de renforcement de ces moyens, mais il les a légèrement diminués dans le projet de loi de finances pour 2011. C'est un très mauvais départ pour commencer à mieux maîtriser les activités sur le deuxième espace maritime mondial avec 11,5 millions de km², espace aujourd'hui très convoité et souvent mal ou très mal surveillé.



Le financement d'une vraie politique maritime

Lors du Grenelle de la Mer, FNE, encore, n'a cessé de dénoncer une situation dans laquelle les droits d'usage de l'espace public littoral et maritime, ainsi que les rejets polluants, ne font pas l'objet de redevances ou de taxes raisonnables, sans compter l'absence de prise en compte de la valeur économique et financière des dommages écologiques dûs à ces usages.

En tant que fédération d'associations de terrain soucieuses de réalisme, FNE n'a pas non plus cessé de demander que soient chiffrés les besoins de moyens pour assurer les divers engagements et besoins les plus criants en matière maritime.

Sa proposition de création d'un Fonds national pour la mer a été reprise par la plupart des acteurs. Mais nos demandes de vraie tarification des usages et des pollutions n'ont pas abouti, notamment celles relatives au transport maritime et à l'exploitation des ressources (matériaux, énergie, etc.).

Un changement progressif mais profond de cap en la matière est désormais indispensable si l'on veut concrétiser les grandes annonces de la Stratégie nationale promulguée par le Premier Ministre l'an passé.

La construction démocratique des politiques de façades et bassins maritimes

Rendues obligatoires par la Directive cadre Stratégie pour le Milieu Marin, et désormais entérinées par la loi Grenelle 2, ces politiques doivent être élaborées pour les quatre façades de la métropole et les douze bassins de l'Outre-Mer, avec des documents stratégiques et des plans d'action de l'Etat. Il s'agit d'une démarche de bon sens pour gérer nos espaces littoraux et maritimes de façon soutenable. Elle est non moins indispensable dans une perspective mondiale et européenne, incontournable pour la France, vu sa position maritime planétaire, au moment où il va falloir régler de façon urgente de questions majeures : pêche, transports maritimes, exploitations des fonds sous-marins et de l'Arctique, pollutions et déchets, biodiversité, changement climatique... à la surface des mers, mais aussi dans les fonds marins, petits ou grands !

En cours de démarrage, les autorités publiques locales ne semblent pas avoir toujours bien compris ni les enjeux, ni la nécessité de nouvelles démarches de construction innovantes. FNE est et restera très vigilante sur la mise en place d'une gouvernance démocratique qui respecte bien l'équilibre entre tous les points de vue et intérêts dans l'esprit de la gouvernance à cinq.



Annexe 1 : Schéma de référence des dragages pour le Finistère (juillet 2008)

Le total des volumes dragués dans les ports du Finistère de 1987 à 2007 dépasse 1 800 000 m³.

Points positifs

Démarche

Un objectif de respect des fondements du DD ;
Une méthode de travail commune ;
Un document de référence et d'information des partenaires et du public ;
Un document élaboré dans le cadre d'une large concertation ;
Une démarche participative de type Grenelle à 5 collèges :
- un comité départementale d'information et de suivi des opérations de dragage (CODISOD)
- Elaboration du document en concertation (méthodo, calendrier) ;
Un document complet et précis (cf les points de vigilance) d'aide méthodologique pour les maîtrises d'ouvrage (MOA), les bureaux d'études et les collectivités.

Contenu

Prise en compte des produits des dragages dans les docs d'urbanisme des collectivités littorales (PLU, SCOT) dans une démarche de GIZC et par le schéma départemental des carrières ;
Rappel des textes règlementaires pour les MOA : évaluation d'incidence, convention OSPAR...
Les solutions de gestion à terre doivent être étudiées à parité avec celle de l'immersion en mer ;
La gestion des déblais doit être faite à proximité des ports dragués (20 kms max) ;
La valorisation des déblais rapportés à terre doit être privilégiée (6 pistes décrites) ;
Stockage à terre possible si présence de centres ISDD ou ISDND dans le département ;
Détermination de la dangerosité par mesure de l'écotoxicité des déblais ;
Lancement de la construction d'un atlas de sensibilité des zones côtières à terre et en mer (milieux, espèces, usagers), banque de données consultable par tous les acteurs avec un comité de pilotage analogue à celui du schéma de référence ;

Limites

Pas de valeur opposable et démarche pas obligatoire ;
Son application dépend de la volonté des maîtres d'ouvrage ;
Pas de volonté de promouvoir la recherche de solutions alternatives à l'immersion en mer ;
Le stockage à terre est soumis à l'existence de centres ISDD et ISDND, ce qui limite le stockage définitif à terre aux déblais fortement contaminés ;
Pas d'assimilation affirmée des boues à des déchets (réglementation, traitement, stockage).



Annexe 2 : Avis de FNE sur la synthèse du groupe de travail « Sédiments de dragage » du Grenelle de la mer

André DORSO et Christian GARNIER, 19 mai 2010

FNE considère que la synthèse du groupe de travail du Grenelle de la mer sur les boues de dragage constitue une première étape dans un domaine important pour la protection des milieux marins et littoraux. Pour la première fois le débat est sorti du cercle des maîtres d'ouvrage et des corps techniques, notamment dans l'appréciation des conséquences environnementales sur les milieux marins de ces opérations lourdes de dragage des ports et des estuaires (38 Millions de m³ de boues par an en métropole, mais parfois bien davantage selon les opérations en cours).

Toutefois, dans les conclusions, FNE ne partage pas l'optimisme affiché quant à une réglementation qui permettrait « de protéger l'environnement et la santé humaine ». En effet, au regard des pratiques en cours (comme l'immersion des boues de dragage contaminées au TBT en début d'année du port de La Trinité-sur-Mer, ou le clapage en ce moment dans la baie du Marin en Martinique de sédiments dragués avec des teneurs importantes en métaux lourds), d'une part, et de l'absence de normes pour les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), qui constituent une source importante de pollution dans les infrastructures portuaires, d'autre part, la mise à plat de la réglementation et l'évaluation de ses effets sont indispensables. En particulier, la caractérisation écologique préalable des zones pressenties pour d'éventuels rejets de boues de dragage, ainsi que le suivi environnemental et sanitaire des sites d'immersion et de leurs abords afin de pouvoir apprécier avec rigueur les effets de la réglementation actuelle, sont des conditions impératives.

Par ailleurs, la réglementation actuelle doit être revue, et singulièrement en matière de normes au regard des nouvelles dispositions de la directive cadre sur l'eau. Elle doit aussi prendre en compte les orientations pour la protection et la préservation du milieu marin contenues dans l'article L 219-6 du code de l'environnement de la LENE en cours de finalisation au Parlement, avec le souci d'une gestion moins grossière du problème qui s'adapte à la nature des boues et aux caractéristiques des milieux récepteurs.

Comme nous l'avons exprimé lors du Grenelle de la Mer, il ne nous paraît plus acceptable de rejeter sans pratiquement aucun traitement jusqu'aux fractions les plus polluées des boues de dragage. Des filières de traitement à terre des boues contaminées doivent être trouvées et mises en place - et si possible des formes de valorisation de certaines boues traitées, qui ne comportent réellement pas de risque pour la santé et les milieux. Cela ne sera possible que si les évolutions réglementaires à moyen terme sont clairement affichées, et les moyens financiers correspondants dégagés par les maîtres d'ouvrage, en abondant des ressources nouvelles. Les dragages doivent progressivement mais rapidement supporter la vérité de leurs coûts environnementaux, sanitaires, économiques et sociaux (impacts sur les filières de la pêche et de l'aquaculture, du tourisme durable, etc.)



Enfin, la gouvernance actuelle de ce dossier important pour les milieux marins n'est pas du tout satisfaisante. Nous demandons expressément de revoir la composition et le fonctionnement du groupe GEODE qui depuis 20 ans occupe une place centrale dans la définition des normes et le suivi environnemental. La « gouvernance à 5 » mise en place dans le cadre du Grenelle de la Mer doit trouver son prolongement dans GEODE, sinon les premiers travaux sur le dossier des « boues de dragage » n'aboutiront pas à une meilleure protection et conservation des milieux marins.

En conclusion, les pratiques passées qui considéraient que le milieu marin pouvait être considéré comme une décharge ne sont plus de mise. Les boues de dragage constituent à nos yeux, y compris au plan juridique, des déchets plus ou moins toxiques ou nocifs pour ce milieu et tous les êtres vivants, homme inclus. La décharge sauvage est un procédé condamné et condamnable. Les rejets éventuellement tolérés doivent l'être dans des conditions bien précises, sans aucune mesure avec la gestion actuelle du problème à quelques exceptions notables près, qu'il convient de saluer, et de généraliser. C'est d'une refonte en profondeur de tout le système de traitement et d'élimination auquel il convient d'aboutir, en prévoyant les contributions financières des maîtres d'ouvrage qui permettront d'en assurer la gestion.