



## PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne**

Rennes, le 1 DEC. 2010

Contribution à l'avis de l'autorité environnementale

**CONTRIBUTION A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (CGDD)  
portant sur le projet de réalisation de deux lignes d'accostage et de stationnement au quai des  
flottilles du port militaire de Brest  
présenté par la DRSID BREST  
situé à BRCM Brest -DRSID de Brest – CC 16 29240 BREST CEDEX 9  
Reçu par le CGDD le 15 septembre 2010**

### Objet de la demande

Le ministère de la Défense dépose un projet incluant la conception, la réalisation, l'entretien et la maintenance de deux lignes d'accostage et de stationnement au quai des flottilles du port militaire de Brest.

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet comportent un déroctage et un dragage de sédiments, la réalisation d'un massif d'ancrage à quai, ainsi que la mise en place des ouvrages (caissons fabriqués en forme de radoub, appontement, passerelle).

Le coût prévisionnel de cette série d'opérations étant supérieur à 1 900 000 €, le projet est soumis à étude d'impact. L'étude d'impact vaut notice d'incidence dans le cadre d'instruction parallèle du dossier d'autorisation « loi sur l'eau ».

L'enquête publique est menée conformément aux articles L 123-1 à L 123-16, R 123-1 et suivants du code de l'environnement.

Le contenu de l'étude d'impact prévu à l'article L 122-1 est défini par les dispositions de l'article R 122-3.

### Contexte réglementaire

Selon l'article R.122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement est le ministre chargé de l'environnement. Elle donne son avis sur le projet dans les trois mois suivant sa réception.

La présente contribution est adressée au CGDD, en réponse à sa demande, transmise par la préfecture de région sous bordereau daté du 15 septembre.

## **Présentation du projet et de son contexte**

### ▪ Le projet

Pour accueillir des bâtiments de plus grande taille, en l'occurrence et en l'état, des frégates FREMM, le projet consiste à remplacer deux quais-pontons anciens perpendiculaires au « quai des flottilles » par deux quais nouveaux, flottants, en structure béton sur deux niveaux. Le niveau supérieur est prévu pour la circulation de véhicules – y compris semi-remorques – et des personnels. Le niveau inférieur prévu pour le passage de conduits de fluides dans un aménagement central avec murets de rétention.

La vocation de ces quais flottants est annoncée comme exclusivement liée à des fins opérationnelles mais sans travaux industriels ou de maintenance ou de manutentions de munitions.

La séparation sur deux niveaux des circulations de véhicules et de personnes d'une part, et de fluides d'autre part est en soi un facteur d'accroissement de la sécurité par ces spécialisations. Si le dossier le décrit bien, il ne met pas en valeur cet aspect positif (p 165 et p 166) qui, dès lors, permet de mieux comprendre les mécanismes et procédures de prévention et de traitement de risques.

Dans certaines circonstances, il n'est pas exclu que cette spécialisation soit remise en cause par des impératifs logistiques ou de maintenance qu'il conviendrait de prévoir et d'intégrer dans l'étude de risques et les dispositifs et recettes de leur prévention.

## **Caractère approprié des analyses développées dans le dossier**

### ▪ Justification du projet

Elle relève du pragmatisme opérationnel pour l'accueil de bâtiments de plus grande taille et d'une nouvelle génération que sont les frégates FREMM. La justification du projet n'appelle aucun commentaire puisque relevant de la raison d'être de ces bâtiments, d'une rade, et d'un port militaire qui est un espace dédié.

### ▪ Résumé non technique :

Le résumé non technique est très clair et permet une bonne compréhension du projet du pétitionnaire pour la réalisation de son projet ainsi que l'identification des points de vigilance à adopter, sur les référentiels juridiques pertinents en matière de boues de dragages (dont OSPAR, meilleures pratiques environnementales et meilleures techniques disponibles, lignes guides et valeurs guides). De ce point de vue, les points 3.2.3, 3.3.1 et 2 montrent quelques faiblesses au plan des traitements de matériaux et des rejets dans le milieu marin et du point de vue du référentiel juridique et technique.

Cette observation sera précisée et confirmée par l'examen du dossier qui s'avère peu lisible sinon silencieux sur la question de la nature et de la quantité des divers rejets dans le milieu marin (eaux de pluies, eaux de traitements divers pour des sédiments contaminés) et de la qualité chimique des divers types de matériaux extraits puis travaillés à fin de mise en décharge ou recyclage, et rejets associés dans le milieu.

### ▪ Etat initial et identification des enjeux environnementaux

Le projet se situe dans la partie nord ouest de la rade endiguée, qui répond à l'étroite bande d'interface terre-mer militaire totalement artificialisée, surplombée elle-même par une zone civile urbanisée.

L'anthropisation avancée du milieu est un facteur limitatif des impacts du projet de remplacement.

Cette situation d'artificialisation et de pollution des sols et fonds renforce cependant la vigilance à avoir sur le traitement des risques associés à la réalisation du projet du point de vue des risques pour les personnes et l'environnement marin, notamment :

- sur les plans de prévention des risques et de secours,
- pour le devenir des boues de dragages soustraites du milieu.

En mer, le pétitionnaire s'appuie sur les connaissances disponibles sur la qualité des milieux.

▪ Analyse des effets du projet sur l'environnement

**Impacts sur la faune et la flore / impact sur le milieu marin.**

Le secteur étant entièrement artificialisé et imperméabilisé à terre, l'état des lieux n'est pas fait. En mer, le pétitionnaire livre l'ensemble des données disponibles sur le milieu dans une zone d'étude élargie. Lors de la phase travaux de nombreuses perturbations sont à attendre à proximité immédiate des pontons et dans une zone de 2,4 ha devant être draguée.

Les matières en suspension perturberont un milieu déjà fortement dégradé mais ne présentant plus d'intérêt écologique majeur. La diffusion prévisible du nuage de turbidité n'est pas disponible et n'a pas donné lieu à représentation graphique. Les effets liés à la qualité chimique des rejets ne sont pas pleinement compréhensibles.

**Impact sur l'eau de mer / nature des rejets.**

Il y a lieu d'exprimer des réserves sur la pertinence des mesures de traitement des matières et liquides rejetés dans le milieu marin, notamment des fluides de traitement des boues de dragages qui tout comme celles-ci sont des déchets voire des déchets dangereux.

Les mesures se concentrent sur les rejets en MES en omettant les autres formes de rejets prévus à la rubrique 2.2.3.0.(DCO, Métox et hydrocarbures notamment). Ces questions sont évoquées sur le plan réglementaire, avec les réserves qu'appellent les référentiels nationaux du groupe GEODE et les normes N1 et N2 au vu du référentiel OSPAR précité.

Il n'y a pas de description précise du prévisionnel de tels rejets dans le dossier, de leur composition après traitement ni des quantités massiques de polluants soustraites du milieu par dragage, ni de celles traitées pour remise dans le milieu par lixiviation et/ou traitement chimique.

Ces manques nuisent à la compréhension d'un dossier par ailleurs clair.

La lecture du plan de dragage du Finistère, non mentionné dans le dossier, aurait dû le conduire à soulever ces questions de droit et de présentation auprès du pétitionnaire.

**Impacts sur le paysage**

Le « quai des flottilles » est situé à l'abri de points de vues extérieurs, dans un milieu fortement anthropisé. Le pétitionnaire ne prévoit aucun impact.

▪ Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts

Des mesures réductrices sont exposées qui consistent à limiter l'effet des dragages lors de la phase travaux en adoptant les techniques les plus adaptées, aux moments les plus appropriés.

Les impacts étant sans doute estimés nuls, aucune mesure compensatoire n'est estimée nécessaire.

## **Etude de dangers.**

Sont absentes les mentions de l'adaptation nécessaires (ou pas) des plans de secours au vu des usages envisagés. Ils devraient inclure aussi des précautions prescriptives pour des usages exceptionnels (maintenance par exemple) toujours possibles parce que nécessaires en des circonstances exceptionnelles d'indisponibilités de quais ou formes dédiés et d'exigences opérationnelles urgentes, mais n'entrant pas dans la vocation initiale des quais.

## **Prise en compte de l'environnement**

La prise en compte de l'environnement semble satisfaisante dans la conception industrielle du projet aux réserves près émises au fil des développements concernant :

- l'étude de danger et la prévision des usages exceptionnels du quai,
- la qualité chimique des rejets en mer.

## **Conformité par rapport aux documents de programmation.**

Les conformités du projet avec le SDAGE et avec le SAGE de l'Elorn sont examinées. La non-prise en compte du schéma des dragages du Finistère constitue une lacune.

## **Résumé de l'avis**

Ce dossier est clairement présenté.

Cette réalisation souffre toutefois d'une présentation insuffisante des informations pertinentes sur les risques potentiels pour l'Homme (besoin de modifications ou pas des plans de secours et sécurité incendie associés), ou le milieu naturel et en particulier le milieu marin.

A cet égard est peu explicite et accessible, voire insuffisante, pour un non chimiste notamment, la présentation des retraits et rejets de polluants liés aux eaux de lavage de poussières, aux opérations de lixiviations et de traitement des boues de dragages. Une position qui se contenterait d'un suivi n'est pas satisfaisante, si elle ne s'articule pas sur un prévisionnel motivé, en sus source de retour d'expérience utile à toutes autres opérations de ce type.

Que le projet soit de dimension objectivement limitée dans l'ensemble du dispositif portuaire, ou dans l'ensemble des rejets dans la rade, n'enlève rien à la nécessité de se livrer à cet exercice de présentation : cela fait partie des impacts indirects et cumulatifs à prendre en considération pour toute activité, notamment pour le milieu récepteur terminal et ouvert qu'est le milieu marin.

La Directrice régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement de Bretagne,



Françoise NOARS