

## Commentaire du Schéma Directeur de Traitement des **Vases Portuaires** du Bassin d'Arcachon

Le Schéma Directeur de Traitement des **Vases Portuaires** (SDTVP) apporte aux nombreux intervenants associatifs, socioprofessionnels et institutionnels des éléments d'étude indispensables et attendus de longue date.

Nous ne pouvons qu'apprécier cet apport essentiel à la réflexion sur le devenir du Bassin d'Arcachon.

Nous souhaitons, dans la continuité de cette bénéfique transparence, que les résultats des diverses analyses scientifiques, y compris celles en cours et celles à venir, soient communiqués aux usagers, associations et, bien sûr, au Collectif aquitain contre les rejets en Mer.

Nous demandons aussi, selon les dispositions législatives et réglementaires, et conformément à l'engagement pris par Monsieur le Préfet de Gironde, que soit lancée une Commission Locale d'Information et de Surveillance (CLIS) permettant la participation des citoyens au processus de réflexion et de décision.

Le rapport final du SDTVP nous rappelle également les contraintes environnementales fortes, l'ambition d'un protocole général et la volonté d'exemplarité nationale qui s'imposent en matière de traitement des boues **portuaires** du Bassin d'Arcachon.

Pour ces raisons, on peut s'étonner que la solution du clapage en mer soit encore évoquée (p. 67 du document) et ce, sans être définitivement écartée.

Cette technique est généralement définie comme « la vidange en mer des produits de dragage non pollués en un lieu réservé à cet effet. »

En l'occurrence, aucun lieu de déversement ne peut être envisagé sans dommage pour l'Environnement.

Compte-tenu de la nature des polluants présents (TBT et dérivés, métaux lourds, hydrocarbures), l'abandon de ce procédé qui implique d'incalculables conséquences sur les écosystèmes est une incontournable priorité pour la sauvegarde de l'Océan et du Bassin.

Ainsi que l'admettent les rédacteurs du document, les propositions émises dans le SDTVP auront valeur d'expérimentation, en grandeur réelle et non sans danger pour le milieu particulièrement sensible qui les accueillera.

L'étude de la composition des boues **portuaires** du Bassin (détaillée de la page 29 à la page 45 du Rapport final) fait état de la présence de substances parmi les plus redoutablement polluantes.

Les analyses effectuées démontrent que les boues les plus polluées (dites « de catégories 3 ») sont effectivement présentes au fond des ports.

Le volume total des **vases** à enlever est plus que considérable -une évaluation de 500 000 m<sup>3</sup> (300 000 m<sup>3</sup> pour le seul port d'Arcachon!). Conséquemment, la proportion de **vases** hautement contaminées ne peut qu'être importante.

On sait, avec la récente étude REACH (Registration, Evaluation and Autorisation of Chemicals) que les pollutions, pour infinitésimales qu'elles puissent être, nuisent grandement aux organismes qui les captent.

Cette recherche établit que les substances chimiques extrêmement préoccupantes sont les substances cancérigènes, mutagènes et toxiques pour la reproduction ; les substances [persistantes](#), [bio-accumulatrices](#) et toxiques ; les substances très persistantes et à fort potentiel de bio-accumulation comme les [perturbateurs endocriniens](#).

C'est le cas de tous les contaminants relevés dans les boues **portuaires** du Bassin d'Arcachon.

Le tributyl étain (TBT), composé hautement toxique, compte parmi les substances éminemment inquiétantes : il doit son efficacité dans le traitement des carènes de bateaux à sa toxicité sur les espèces marines et plus spécialement sur les algues et les mollusques.

A des concentrations inférieures à 1 nanogramme/litre d'eau (ng/L ; soit 1 milliardième de gramme par litre) il perturbe la reproduction des gastéropodes. De 2 à 3 ng/L il provoque des anomalies de calcification chez les huîtres et 20 ng/L mettent en péril leur reproduction.

De même les métaux lourds font partie des polluants les plus insidieux.

Pour n'en donner qu'un exemple, le cadmium, l'un des rares éléments qui n'a aucune fonction constructive dans le corps humain, se concentre dans la chaîne alimentaire. Et l'on sait que des mollusques bivalves concentrent 300 000 fois le cadmium !

Quant aux divers hydrocarbures, largement présents dans les eaux et **vases portuaires**, les composés les plus légers de chaque classe sont aussi les plus toxiques.

Ainsi que l'explique le rapport final du SDTVP (p.31), « les différentes expertises [...] font état du fragile équilibre qui existe entre le contaminant et son support et qui peut conduire à la dispersion d'éléments polluants dans le milieu. »

C'est pourquoi il apparaît indispensable de mettre en œuvre les technologies innovantes les plus sûres.

Le constat lumineux étant fait (p. 54) que « les remises en suspension seront nulles dans les dragages à sec ce qui constitue un atout de premier ordre » on peut s'étonner et déplorer que cette technique « à sec » ne soit pas davantage évoquée concernant le port d'Arcachon.

S'il est « facilement opérationnel » et « économiquement acceptable », le bateau-drague du SIBA n'est pas une drague environnementale.

Etant inapproprié, son utilisation risque, à l'encontre des précautions prises par ailleurs, de mettre en cause les critères environnementaux de l'intervention.

Le géotextile est réputé pour être plus spécifiquement adapté aux matériaux sableux.

En outre, il présente l'inconvénient certain d'imposer une manipulation compliquée : diluer les **vases** dans un premier temps, pour devoir les reconcentrer par la suite.

Il convient donc de s'interroger : ce procédé, qui de plus n'est efficace que par l'adjonction de polymères synthétiques hydrosolubles, doit-il être privilégié pour le traitement des micro-sédiments **portuaires** ?

De nouveau, nous demandons qu'un test en laboratoire vienne constater la validité de la technique du géotube concernant les **vases portuaires** d'Arcachon, ainsi que la nature et la qualité de l'eau s'écoulant du géotextile.

Une expérimentation est déjà prévue pour déterminer la quantité de flocculants nécessaires pour éviter la dispersion des sédiments lors de leur prélèvement ; ce test est l'occasion de pousser plus loin l'investigation.

La technique géotube pose un autre souci: celui du géotextile lui-même !

Celui-ci constitue un déchet additionnel encombrant et, par conséquent, un coût environnemental supplémentaire.

En outre, p. 172 du dossier SDTVP, nous lisons que la mise en œuvre des techniques géotextiles « est gérée directement par le port et l'assistance au port n'est pas requise dans le cadre de ce présent marché. »

Dans l'hypothèse d'une mise en œuvre de ce procédé, nous voulons croire que le protocole de suivi

de l'opération serait effectué de la façon la plus rigoureuse, à la fois sous la vigilance d'IDRA ingénierie environnement et, nous le souhaitons, de scientifiques indépendants, en vue de l'analyse la plus complète possible des eaux évacuées et des sédiments égouttés.

Le SDTVP admet, p.109, que les connaissances actuelles ne lèvent pas l'ensemble des « doutes relatifs à la remise en suspension et à la dispersion des polluants selon, notamment, les techniques de dragage, les rejets et les filières d'évacuation utilisées. »

Dans ces conditions, l'assurance d'une totale transparence des relevés et des analyses, ainsi que leur prompt transmission au Comité de Pilotage, apparaissent comme une incontournable nécessité.

En cas d'alerte, l'arrêt des travaux devra, conformément aux engagements pris, être immédiat.

Les bassins de décantation présentent de lourds inconvénients pour l'Environnement : leur création affecte le paysage et risque de mettre à mal des espaces naturels sensibles ; le rejet de grandes quantités d'eaux salines possiblement souillées dans le sol ou l'eau présente un grand danger pour le milieu.

Il convient aussi de se pencher sur l'importante question du transfert des **vases** vers leurs lieux d'utilisation, de traitement ou de stockage, suivant le taux de polluants.

Ce convoyage réclamera l'emploi de modes de transport étanches et sûrs vis-à-vis de l'Environnement et de la population.

Il est utile d'anticiper l'impact du transport des boues : dans le cas du port d'Arcachon et d'un éventuel transfert par camions, les 300 000 m<sup>3</sup> à évacuer (en comptant 10 m<sup>3</sup> par camion) supposeraient une noria de 30 000 rotations.

Le lixiviat chargé de polluants organiques, minéraux et métalliques peut provoquer la contamination à long terme des eaux douces et des sols : la phase ultime de stockage des boues exigera les plus extrêmes précautions et l'assurance d'un confinement sûr:

Cette contrainte, particulièrement importante pour la localisation des zones de confinement, imposera d'inertier les contaminants ou de dépolluer – à supposer que cela soit réellement faisable, ce qui est douteux.

De même, et quoique « il n'existe à l'heure actuelle, aucune référence réglementaire en ce qui concerne l'épandage des matériaux de dragage » (p. 96), le manque d'éléments quant à la stabilité des contaminants et à la conséquence pour les sols de tels déversements doit faire prévaloir le principe de précaution.

La ressource en eau douce saine étant une préoccupation de plus en plus importante, tant au sein des espaces naturels que pour la consommation humaine, il est inenvisageable de prendre le risque majeur de voir des polluants se déverser dans les nappes superficielles ou profondes.

Le dépôt des **vases** dans des milieux sensibles, des terres agricoles, etc. est donc à exclure !

Enfin, la solution d'autocurage des ports, mise en question dans le rapport final du SDTVP, présente le danger de disséminer les **vases** pollués dans le Bassin, induisant une néfaste augmentation des substances nocives présentes au sein du milieu marin.

N'est-il pas préférable que les sédiments souillés demeurent là où ils sont relativement accessibles ?

Par-dessus tout, il conviendra de poser au plus vite la question essentielle de la prévention : comment éviter que les ports ne s'engorgent de sédiments toxiques ?

Quel stockage pour les bateaux motorisés ?

Quelles solutions propres doit-on mettre en œuvre ?

Quelle sera, demain, la navigation intra-Bassin?

Les associations membres du Collectif aquitain contre les rejets en Mer :

Surfrider Foundation Europe, Association des Propriétaires de Biscarrose-plage et Lac, Biska Surf Klub, Association des Commerçants de Biscarrosse, Association pour la Défense la Recherche et les Etudes Marines (ADREMCA), Coordination Environnement du Bassin d'Arcachon (CEBA), Nature Environnement Versant Bassin d'Arcachon (NEVBA), AVECICM (Association du Val de l'Eyre pour la protection de l'Environnement), Les Amis du Littoral Nord-Bassin, Quai et Cabanes de Gujan-Mestras, Auport La Teste, Protection et Aménagement de Lège-Cap Ferret, Les Amis du Lapin Blanc, Sauvegarde du Site Naturel des Quinconces Saint-Brice, Bassin d'Arcachon Ecologie, Association de Défense et de Promotion de Pyla-sur-Mer (ADPPM), Défense des Eaux du Bassin d'Arcachon, Association des Riverains de Saint Brice, Association Port Ouvert de La Teste, SCAPH PRO, SEPANSO-GIRONDE et SEPANSO-LANDES (Sociétés pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest )

Les coordinateurs du Collectif aquitain contre les rejets en Mer :

Françoise Branger, Bassin d'Arcachon Ecologie –Bassin d'Arcachon Sud

Jean Mazodier, Coordination Environnement Bassin d'Arcachon –Bassin d'Arcachon Nord

Jean-Marc Vigneaux, Biska Surf Klub –Landes

Antoine Yvenat, Surfrider Foundation Europe –Pays Basque

**COLLECTIF AQUITAIN CONTRE LES REJETS EN MER 18 septembre 2006**

Adresse de réponse : COLLECTIF AQUITAIN CONTRE LES REJETS EN MER

4 Allée des Mimosas 33120 ARCACHON