

votre correspondant :

Délégation Morbihan

Ecole de Lanveur
Rue Roland Garros
56100 Lorient
02.97.87.92.45
delegation-56@eau-et-rivieres.asso.fr

Monsieur le Commissaire enquêteur
Mairie de Lorient
2 Boulevard du Général Leclerc
56100 Lorient

A Lorient, le 27 mars 2019

Objet : Enquête publique en cours concernant l'exploitation d'une aire de déconstruction de navires hors d'usage à Keroman, Lorient

Monsieur le commissaire enquêteur,

L'association Eau et Rivières de Bretagne est agréée par l'Etat au titre de la protection de l'environnement, pour assurer « *dans l'intérêt général la protection, la mise en valeur, la gestion et la restauration de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques, dans une perspective de société écologiquement viable* ». Elle a également pour but « *de participer à la lutte contre la pollution directe et indirecte de l'eau, des milieux et écosystèmes aquatiques, leur transfert à d'autres milieux tout au long du cycle de l'eau, à la lutte contre les atteintes aux équilibres naturels, boisés, paysagers, esthétiques des vallées et des bassins versants, des estuaires et de la mer, de leur sol et de leur sous-sol.* »

Je vous prie de bien vouloir prendre note de nos observations et interrogations dans le cadre de l'enquête publique portant sur le dossier déposé par la Société d'économie mixte (SEM) LORIENT Keroman

PREAMBULE

L'industrie de la déconstruction navale illustre malheureusement la tendance des pays « développés » à exporter leur pollution vers des pays du Tiers-Monde. En ce sens, le développement d'une filière de cette nature en France est une bonne chose, d'autant qu'elle complète utilement l'offre de services dans le port de Lorient. Cela sous réserve que cette activité soit conduite dans le respect d'un cadre réglementaire exigeant qui s'impose à tous les acteurs concernés, de l'armateur au déconstructeur. Cet aspect est important car le marché de la déconstruction est soumis à de fortes pressions économiques (cours des métaux, coûts de la main-d'oeuvre) qui sont rarement perçus comme compatibles avec la protection de l'environnement. Il est tout aussi important que les entreprises de déconstruction soient irréprochables sur ce point. Le projet de la SEM cible manifestement des navires moyens à petits qu'il n'est pas économiquement viable de faire déconstruire dans des pays tiers, et il s'insère dans la démarche

de création de filières de démantèlement européennes mieux régulées.

Reste à savoir si les modalités envisagées permettent de garantir une exploitation sûre et propre du chantier.

Notez en préambule que nous déplorons le fait que ce dossier n'ait pas fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale. Il en est de même pour le SDIS. Ces manques sont préjudiciables à la bonne concertation permettant de valider ce type de projets à risque environnementaux élevé.

Questions concernant l'exploitant :

Qualité et responsabilité du demandeur :

Il s'agit d'une demande d'autorisation d'exploitation d'une ICPE d'entreposage, de dépollution et de déconstruction de navires, or cette demande est déposée par le gestionnaire du port de Lorient, et en aucun cas par l'exploitant, qui n'est nulle part désigné et identifié dans le dossier. Quelle compétence a ce demandeur, de quels moyens humains dispose-t-il pour valider l'acceptabilité d'un bateau à traiter sur le chantier, pour vérifier le respect de la réglementation par l'armateur avant déconstruction ? Est-il apte à juger du caractère potentiellement dangereux de ses composantes et des dispositions nécessaires à prendre pour maîtriser tout risque ? Est-il apte à gérer dans de bonnes conditions les bateaux en attente de déconstruction ?

De ce fait, afin de respecter les « *Directives techniques sur la gestion du démantèlement des navires écologiquement responsable* » l'exploitant se doit de mettre en place un « *SOPAE (Schéma organisationnel d'un plan assurance environnement)* » comprenant pour chaque navire : Un processus de déconstruction, une mise en place d'un contrôle interne et externe propre à l'entreprise avec liste des points critiques, des points d'arrêts, contrôles extérieurs.

A ce propos, un organisme de contrôle extérieur, indépendant de cette même entreprise doit être désigné et ce dès la réception du navire.

Situation financière :

La déclaration comme quoi la situation financière du demandeur est saine doit être très nuancée : Le résultat net comme le résultat courant, et donc la rentabilité, stagne et restent très fragiles. Cela témoigne d'un risque d'incapacité du demandeur de faire face à ses responsabilités en cas de problème. Voir aussi point précédent.

Eau & Rivières de Bretagne souhaite que le dossier de demande soit complété par la présentation de l'exploitant, de ses compétences techniques, de ses agréments, de son assurance responsabilité en cas d'accident (assurance qualité environnementale) et de la garantie financière

Risques externes

Le site projeté mesure 40 m. environ dans sa plus grande largeur et 90 m environ de long. Il accueillera des coques pouvant mesurer jusqu'à 60 m de long et une dizaine de m. de large, d'où, en dépit des affirmations du dossier, une quasi impossibilité de maintenir des distances de sécurité efficaces entre le chantier de démantèlement (engins dotés de moteurs à explosion, oxycoupage, chalutage, meulage, etc...) et les contenants de déchets liquides ou solides dangereux. Le caractère intermittent des interventions n'est guère favorable à la mise en œuvre effective de mesures de sécurité sur le site même au sein du personnel.

La mitoyenneté de la zone projetée avec d'autres chantiers voisins est génératrice de risques importants, reconnus dans l'étude de danger. Le cumul des risques entre des chantiers de l'ARN de caractéristiques différentes, mais tous présentant des risques pour l'environnement n'apparaît pas dans l'étude de danger.

Les mesures proposées ne sont pas décrites et nous paraissent nettement insuffisantes pour être crédibles.

Eau & Rivières de Bretagne constate que le risque incendie / explosion n'est pas correctement appréhendé et qu'il en résulte des incertitudes majeurs quant à la sécurité de l'activité projetée pour le personnel de l'exploitant, pour les entreprises riveraines de l'ARN, pour la population et pour l'environnement.

Impacts sur l'eau

Cette question est essentielle alors que la question de la qualité et de la quantité de l'eau devient de plus en plus prégnante : Selon la loi, le « bon état » de l'eau aurait dû être atteint en 2015. On en est encore loin aujourd'hui, seuls 30 % des plans et cours d'eau sont considérés en bon état écologique. Il est donc de notre responsabilité à tous d'améliorer cette qualité.

Or, le projet déposé ne va pas dans ce sens.

De par sa localisation : En bordure immédiate de la darse, donc de la rade de Lorient, il multiplie les risques de rejets dans l'eau naturelle de produits et substances polluantes : lors des manœuvres diverses, lors des manipulations et travaux sur le chantier situé à proximité immédiate de la darse.

De par les opérations de préparation : qui se font à quai et dont les risques ne sont pas appréhendés.

De par le système de récupération des eaux de pluie et de carénage du site projeté. Celui-ci aboutit, après passage dans un bassin de rétention (3000 ou 4500 m³, les deux chiffres apparaissent dans le dossier ?) à un prétraitement par décantation lamellaire qui collecte toute la surface imperméabilisée de l'ARN. Ce dispositif de traitement ne permet pas l'élimination totale des matières polluantes présentes dans l'eau (métaux lourds, hydrocarbures, organo-étains, HAP, etc...), dont une fraction est donc rejetée dans la Rade via le réseau pluvial. On doit imaginer des situations extrêmes, mais jugées d'éventualité probable dans l'étude de danger, de déversement accidentel de déchets polluants liquides, comme un excès d'eaux suite à un incendie sur les chantiers de l'ARN. Le site projeté contribuera donc à la pollution de la rade. Ceci est attesté par le fait que la zone 56.04.1 est régie par l'arrêté préfectoral du 17/02/2010 qui interdit toute pêche, consommation, purification, etc.... Elle impacte négativement par le jeu des marées la zone 56.04.3 située en amont dans la rade et classée en B pour les groupes de coquillages 2 et 3.

L'activité conchylicole de la Rade, déjà en état médiocre, comme l'ensemble de la biosphère risquent donc d'être affectées par tout apport complémentaire de polluants, or, la CLE du SAGE Scorff (qui, bien que non évoqué dans le dossier, couvre également la zone de la Rade) a validé un objectif de classement de la Rade en B. Rappelons que l'amélioration de la station de traitement des eaux pluviales et des eaux de carénage de l'ARN est également demandée par les SAGE Blavet et Scorff. L'efficacité du traitement doit être attestée par des contrôles au moins bimensuels.

Maîtrise des eaux en provenance du site projeté

En cas de pollution accidentelle, tout le dispositif repose sur la capacité à interrompre le pompage vers l'extérieur des eaux collectées dans le bassin de rétention. Ce qui implique la présence en toutes circonstances de personnel capable de prévenir tout risque de pollution, d'interrompre si besoin le dit pompage. Or, il n'y aura personne sur le site projeté en dehors des heures ouvrées ni le week-end et il n'est pas prévu non plus de dispositif d'alarme incendie. La mutualisation des moyens avec les entreprises de l'ARN situe les locaux et bureaux de l'exploitant à plus de 300 m du chantier, rendant encore plus irréaliste la surveillance du chantier et l'intervention immédiate en cas de problème.

Que se passera-t-il en cas d'écoulements polluants sur le chantier (suite à une intrusion - toutes les clôtures, surtout mobiles, s'escaladent, alarme ou pas-, un incident, départ de feu, explosion, fuite de substances polluantes, etc...) en dehors des heures ouvrées et par temps de pluie, alors que les pompes sont en fonctionnement ? Comment la protection du milieu naturel sera-t-elle assurée ?

Eau & Rivières de Bretagne estime que le projet tel qu'il est présenté présente un risque fort de dégradation de la situation actuelle qui ne pourrait être maîtrisé que par un déplacement du chantier, un durcissement des normes de rejet de la plate-forme, la mise à niveau de la filière de traitement des eaux et un suivi des rejets à intervalles beaucoup plus fréquents.

Impacts sur l'environnement

Le dossier indique dans le résumé non technique qu'aucun impact direct des activités du site sur le milieu naturel n'est prévisible, aucune destruction d'espèce ou de milieu n'étant prévue du fait de l'absence de travaux d'aménagement. La formule utilisée, « éventualité probable, gravité modérée » amenant un « couple probabilité/gravité acceptable » est savoureuse mais inquiétante par sa sous-estimation des risques réels de pollution du fait de l'exploitation du site.

S'agissant d'un chantier conduit en plein air, les opérations de démantèlement génèrent des poussières (bois, résines, métal), dont certaines toxiques (**amiante**, métaux lourds, etc...) qui ne pourront être confinées et seront donc portées par les vents au-delà du site vers la rade, ses vasières, et ses espaces protégés. Cette observation vaut pour les fumées en cas d'incendie (90 % des incidents).

De la même manière, les risques d'incidents pendant la manœuvre de sortie de la coque de l'eau ne sont étudiés nulle part. Le risque de pollution de la darse pendant la manutention de la coque est sous-estimé dans le cadre de l'identification des potentiels de dangers et n'est pas pris en compte dans l'étude d'impact qui, au contraire, nie tout risque de pollution du milieu naturel, les eaux du site étant dirigées vers le bassin de rétention central et que le savoir-faire de l'exploitant et la mise en place (?) d'un barrage flottant seront suffisants.

Il en résulte une lacune majeure dans l'étude des impacts sur le milieu naturel et des mesures de prévention à mettre en œuvre.

Absence d'évaluation des incidences

La Rade de Lorient est classée intégralement à l'inventaire ZICO établi en application de la Directive Oiseaux (ZICO BT18 Rade de Lorient, 153 espèces d'oiseaux répertoriées).

Le site ne contient certes aucun habitat d'intérêt écologique, mais, de par la nature de ses activités, il est susceptible d'impacter de tels habitats ainsi que la faune et la flore de la ZICO qui se trouve à proximité immédiate.

Le recensement du patrimoine naturel se limite dans le dossier à une liste d'intitulés de sites, sans aucune précisions sur la faune et la flore qu'ils abritent ou leur importance nationale et régionale pour la préservation de ces espèces, ni, par exemple, sur leur surface. Il oublie d'envisager le cas des pollutions aériennes (poussières toxiques, fumées en cas d'incendie, etc...) dans son analyse des impacts éventuels sur le milieu. Les annexes se limitent à des cartes des périmètres, sans plus de détails sur les caractéristiques faune-flore-habitat des différents secteurs. Certaines informa-

tions concernant les oiseaux présents sur le secteur et leurs habitudes sont lapidaires et non qualitatives. Toutes choses qui ne permettent pas une information adéquate du public.

Une partie de la ZICO, située à moins de 2 km au nord-est du site projeté a été classée Natura 2000

(FR5310094 - Rade de Lorient). Cette grande proximité imposait la réalisation d'une évaluation des incidences du projet sur la ZPS. Ce document n'a pas été réalisé.

Enfin, les pollutions aériennes ayant été négligées dans l'étude des impacts, le dossier en conclut logiquement à l'absence de conséquences sur les équilibres biologiques, ce qui rend sans objet toute recherche de solutions d'évitement ou alternatives au projet ou bien de mesures compensatoires.

Eau & Rivières de Bretagne considère que les impacts sur l'environnement n'ont pas été correctement évalués et que l'absence d'évaluation des incidences sur la ZPS constitue une lacune majeure du dossier.

Impacts sur le voisinage

- Résidentiel : habitations collectives à 350 m à l'ouest et individuelles et collectives à 400 m. au nord. Combien de résidents au total ?
- *Etablissements recevant du public* : Ecole maternelle et primaire Keroman à 500 m : 97 + 133élèves, Ecole Supérieure des Arts Lorient à 500 m : combien d'étudiants et d'enseignants ?, Caisse maritime d'allocations familiales à 500 m : combien d'employés ?, Cité de la Voile à 500 m, combien de visiteurs ?
- *Filière pêche – transformation du poisson*

L'Interprofession du Port de Lorient soutient sans doute ce projet, la nature de l'activité envisagée, les risques de pollution aérienne et d'incendies, le bruit généré interpellent au vu de l'importance des entreprises de pêche et de transformation du poisson sur le site de Keroman et de l'accent mis par ces opérateurs sur la qualité et l'excellence de la filière. Ces entreprises de l'alimentaire, certaines ICPE, sont situées entre 100 et 500 mètres du site si on ajoute la criée elle-même à 100 mètres seulement.

Eau & Rivières de Bretagne constate que les conséquences sur le voisinage des émanations de poussières ou des émanations toxiques résultant des opérations de démantèlement ou d'un incendie n'ont été étudiées à aucun moment dans le dossier.

Transports / approvisionnements

Le site générera des flux entrants (essentiellement les navires à démanteler et les approvisionnements des équipements) et des flux sortants, suite au démantèlement.

Il est regrettable que le dossier ne suggère pas la remise en état de fonctionnement de l'embranchement ferré (à 0,5 km au nord-est du site) et de la desserte maritime qui permettrait de réduire, voire de supprimer le transport routier par des modes de transport moins polluant et nuisant pour le voisinage, de réduire le bilan carbone.

Autre point, le dossier ne fait état que d'élimination des déchets. La législation hiérarchise le traitement des déchets de la manière suivante : 1. Prévention, 2. Réemploi, 3. Recyclage, 4. Valorisation et en 5e position seulement, élimination. Ce volet n'est pas traité dans le dossier

Eau & Rivières de Bretagne estime donc que ce volet est présenté de manière biaisée, puisque l'accès à la voie maritime est conditionné par un transport préliminaire par la route et que la

mention du ferroviaire parmi les moyens de transport est trompeuse. Il pourrait cependant être envisagée avec les différents partenaires du projet. En outre, la question de l'élimination des déchets doit être hiérarchisée et explicitée jusqu'à la destination finale de leur traitement.

Suivi des substances polluantes

Les méthodes utilisées pour limiter les émanations de substances polluantes ne sont pas explicitées ? Aucun dispositif de mesure, d'analyse n'est prévu. Il est vrai que la présence d'autres activités polluantes dans le voisinage ne favorise pas l'identification des responsabilités. Mais précisément, aucune étude cumulative n'est esquissée. Cela aurait facilité une approche d'ensemble des risques et des moyens différenciés à mettre en œuvre.

Au vu des observations ci-dessus, Eau & Rivières de Bretagne estime que ce dossier, s'il devait aboutir, devrait trouver une localisation plus centrale dans l'ARN, du chantier de déconstruction et être validé après désignation et agrément de l'exploitant qui devra mettre en place un *schéma organisationnel d'un plan assurance environnement*.

Il devrait également impérativement être accompagné des réserves suivantes :

- Joindre un avis de l'autorité environnementale et du SDIS,
- sécurisation effective des procédures concernant le risque incendie / explosion, les rejets accidentels lors des opérations de préparation de déconstruction,
- mise à niveau de la filière de traitement des eaux pluviales et de carénage de l'ARN, révision des normes de rejets, et suivi régulier de la qualité de ceux-ci avant rejet dans la darse,
- prise en compte et maîtrise de toutes les émanations aériennes,
- production d'une évaluation des incidences sur le site Natura 2000 FR5310094 - Rade de Lorient.

Nous vous remercions par avance de votre attention et vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, nos salutations distinguées.

Jean-Paul Runigo

Délégué départemental du Morbihan
Eau & Rivières de Bretagne

