

- VENDREDI 17/09/2021 à 07H38 - Mis à jour à 07H51
- | MARSEILLE, ÉDITION MARSEILLE

Pollution dans le Grand Port maritime de Marseille : le préfet ne sanctionne pas

La Dreal pointe pourtant depuis 2019 le système de collecte et de traitement des eaux de la société Chantier naval de Marseille, opérateur du GPM

Par Sabrina Testa



Chantier naval de Marseille, qui opère sur les formes 8, 9 et 10 du Grand Port maritime de Marseille, n'a pas mis en place les mesures temporaires imposées par les arrêtés. *PHOTO A.T.*

Alors que le Grand Port maritime de Marseille (GPMM), [régulièrement pointé du doigt par les riverains et associations écologiques](#) pour des questions de pollution, dit s'inscrire dans des démarches plus vertueuses, des travaux importants au niveau de ses formes de radoub pour se conformer à la loi ont pris du retard. Et les autorités publiques n'utilisent pas tous les moyens qu'elles possèdent pour faire pression sur les opérateurs des chantiers navals. En effet, depuis plus de deux ans, la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) pointe le système de collecte et de traitement de la société Chantier naval de Marseille, qui exploite depuis 2017 un chantier de réparation navale au niveau des formes 8, 9 et 10 du GPMM.

Après plusieurs visites de contrôle et constatant que les installations temporaires de collecte et de traitement des eaux de fond de forme ne sont pas conformes (selon l'article 4.3.12 des arrêtés préfectoraux d'autorisation du 4 août 2017), sur proposition de l'Inspection de l'environnement, le préfet a pris des arrêtés de mise en demeure (en juillet 2019 et 2020) et a infligé deux amendes de 15 000 € et deux astreintes administratives (juillet 2020). Ces arrêtés précisent que la société CNM est rendue redevable d'une astreinte d'un montant journalier de 375 € concernant les formes 8 et 9 et de 370 € concernant la forme 10. Puis, en décembre 2020, aucune modification n'ayant été réalisée, l'Inspection de l'environnement a proposé au préfet de procéder à un recouvrement partiel de l'astreinte. Mais le préfet n'a pas choisi la sanction. Les services de la préfecture se contentent de nous répondre : "*Les échanges se poursuivent avec les représentants de Chantier naval de Marseille pour faire aboutir les opérations de mises aux normes (*)*."

Et aussi Marseille - Croisières : un quota pour les paquebots ?

Mais si le GPMM a bien un projet d'équiper de manière pérenne ses formes (*lire ci-dessous*), il ne sera pas, a priori, opérationnel avant plusieurs années. Selon nos informations, la mise en conformité des formes 8 à 10 est prévue d'ici à début 2024, celle de l'ensemble des formes d'ici à 2026. En comparaison, les chantiers navals de La Ciotat avaient entrepris dès 2004 les démarches pour se mettre en conformité avec les exigences alors applicables au titre de la loi sur l'eau (les exigences réglementaires et les activités exercées à La Ciotat ont évolué depuis, ce qui devrait rendre les futures installations du GPMM plus performantes). Quoi qu'il en soit, ces travaux ont pris du retard.

Dans un article de *La Provence* datant de 2018, nous relations que le GPMM avait lancé en 2016 une étude en vue de fournir aux entreprises de réparation navale un système de traitement des eaux de fond de forme (eaux de nettoyage des coques et eaux pluviales). Le Port annonçait alors des travaux en deux étapes, compte tenu du coût de l'opération. Dans un premier temps, seules les trois plus grandes formes (8, 9 et 10) devaient être équipées pour un montant d'environ 6 millions d'euros, puis les six suivantes (1, 2, 3, 4, 5 et 6) pour environ 4 millions d'euros. La première phase devait s'achever en 2019-2020 et la seconde en 2021...

Impact sur la biodiversité

Quant à CNM, qui n'a pas respecté l'obligation de se mettre en conformité depuis 2019, la société affirme ne pouvoir faire mieux sur le plan technique et s'abrite derrière ces engagements du GPMM. Mais n'a pas, de son côté, mis en place de mesures temporaires imposées par les arrêtés d'autorisation qui permettraient, au moins, la collecte et le traitement du premier flot des eaux pluviales contenant la majorité de la pollution. En attendant la fin des travaux donc, la pollution générée par l'activité demeure notable dans un environnement déjà fortement dégradé. En effet, décapage et nettoyage des coques engendrent des résidus de peinture et des rejets importants de cuivre et de zinc susceptibles d'avoir un impact conséquent sur la biodiversité.

Alors que la planète entière est venue à Marseille, [hôte du Congrès mondial de la nature](#), donnant à la municipalité l'ambition de classer sa rade au patrimoine mondial de l'Unesco, pas sûr que les intérêts environnementaux priment encore.

(*) Dans le même esprit, le préfet a récemment mis en demeure les sociétés Palumbo et Sud Marine Shipyard de mettre en place un système de traitement temporaire sur les formes 1 à 6.

Deux poids deux mesures ?1

Nous le révélions cet été, dans un article daté du 13 août, le préfet des Bouches-du-Rhône a décidé d'interdire toute activité de carénage de bateaux sur la partie du quai du Port comprise entre l'hôtel de ville et le fort Saint-Jean. L'arrêté, qui a pris effet le 16 juillet dernier, suspend jusqu'à nouvel ordre le nettoyage des coques, qu'il soit effectué à sec ou en eau, ainsi que les travaux de peinture. Raison invoquée : les clubs nautiques situés dans cette zone ne sont pas équipés de systèmes de traitement des eaux de carénage et ces eaux, comme les peintures contaminantes, sont rejetées directement dans le milieu marin. Une affaire qui possède de nombreuses similitudes avec celle des carénages dans le GPMM. Ici, l'injonction s'adresse non pas aux clubs directement mais à la Métropole qui gère le plan d'eau, charge à elle de prendre toutes les mesures nécessaires, notamment faire gardiennier et sécuriser les installations et empêcher la poursuite de leurs activités, sous peine de pose de scellés et de sanctions pénales... Et si cette décision du préfet est l'aboutissement d'une procédure lancée en mars 2018 avec une première injonction adressée par le préfet à la Métropole en vue de faire cesser le trouble, l'indulgence n'est aujourd'hui plus d'actualité...

La réponse commune du GPMM et de CNM

Le GPMM et la société Chantier naval de Marseille ont répondu à nos sollicitations par un communiqué commun : *"Le traitement des eaux et la préservation des milieux*

aquatiques font l'objet d'une attention particulière de la part de l'ensemble des parties prenantes : le Port, les opérateurs de chantiers navals, la Ville, la Métropole et les services de l'État. C'est pourquoi le Port et l'Agence de l'eau ont rédigé un contrat intitulé 'Territoires baie de Marseille et Golfe de Fos' qui engagera les signataires à conjuguer leurs efforts pour répondre aux principaux enjeux environnementaux du territoire portuaire, pour ce qui concerne l'eau et les milieux aquatiques (...) Par ce contrat, l'Agence de l'eau contribuera au financement des projets du Port, tel que celui de la collecte et le traitement des eaux des formes de carénage des bassins Est, estimé à plus de 10 millions d'euros. Le projet du Port est d'équiper les formes de radoub d'un système de traitement des eaux de process qui circulent au fond des bassins pendant les carénages de navires. Ce système consiste à séparer les eaux claires des eaux potentiellement polluées en dirigeant ces dernières, grâce à un réseau de caniveaux et de murets, vers un bassin de stockage creusé en tête de chaque forme de radoub. Des pompes relèvent ensuite ces eaux vers des stations de traitement permettant le rejet d'un effluent conforme vers le milieu marin. Des travaux préparatoires ont été menés en 2018-2019, permettant d'ajuster le cahier des charges ; conformément à la réglementation en vigueur (loi sur l'eau), le projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale dont le retour est attendu pour octobre 2021. Les travaux devraient pouvoir démarrer début 2022 et concerneront l'ensemble des formes. Le Grand Port maritime de Marseille investit dans les travaux de mise en place des systèmes de traitement des eaux de carénage de la Réparation navale. Et les chantiers navals, de leur côté, sont responsables de l'exploitation de ces systèmes de traitement. Chantier naval de Marseille prévoit ainsi d'exploiter les systèmes de traitement des eaux dès qu'ils seront mis à disposition par le Grand Port maritime de Marseille et qu'ils permettront de respecter les exigences de conformité de la Dreal."