

Préfecture de la Seine-Maritime

-----

Installations classées pour la protection de l'environnement

-----

**EXPLOITATION D'UNE STATION DE TRANSIT DE SÉDIMENTS  
DE DRAGAGE DE LA SEINE À MOULINEAUX ET LA BOUILLE  
ET MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN D'OCCUPATION DES  
SOLS DE CES DEUX COMMUNES  
DANS LE CADRE D'UNE DÉCLARATION DE PROJET**

-----

*Demandes présentées par :*

- *le Grand port maritime de Rouen,*
- *les communes de Moulineaux et de La Bouille*

**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE**

**du 28 octobre au 28 novembre 2014**

*Décision du tribunal administratif de Rouen du 13 août 2014 (n° E140000109/76)*

*Arrêté préfectoral du 29 septembre 2014*

**2 - CONCLUSIONS ET AVIS  
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR  
SUR LE PROJET DU GRAND PORT  
MARITIME DE ROUEN**

*(Le rapport d'enquête fait l'objet d'un document distinct)*

## **Préambule**

Pour des questions d'accessibilité des navires entre l'estuaire de la Seine et Rouen, le Grand port maritime de Rouen (ci-après dénommé « le Port de Rouen ») est contraint de procéder à des campagnes de dragage d'entretien du chenal de navigation. Il est par ailleurs dans l'obligation de réaliser des travaux d'approfondissement de ce chenal pour permettre l'accès, en toute sécurité, des navires de nouvelles générations ayant un tirant d'eau plus important et donc d'une capacité supérieure de tonnage. C'est indispensable et fondamental, sur le plan économique et de compétitivité internationale, pour le Port de Rouen d'accueillir sur ces terminaux les navires modernes de la flotte mondiale.

Depuis de nombreuses décennies, le Port de Rouen stocke à terre les produits de dragage dans des chambres de dépôt, actuellement au nombre de cinq entre Honfleur et Rouen. La chambre de dépôt dite de Moulineaux (sur La Bouille et Moulineaux) est le site le plus proche de Rouen, à environ 12 kilomètres de la ville. Cette chambre est exploitée depuis 1965 et plus régulièrement, sous sa forme actuelle, depuis une trentaine d'années.

Désireux d'engager une démarche globale de la gestion de ses matériaux de dragage, le Port de Rouen a décidé de les valoriser, c'est-à-dire de les commercialiser auprès des entreprises de travaux publics pour la réalisation de remblais, de plates-formes et de voiries, ces matériaux étant, dans la majorité des cas, des granulats pouvant être utilisés pour les chantiers de BTP. Jusqu'à présent, les sédiments de dragage étaient repris dans les chambres de dépôt pour les propres besoins du Port de Rouen mais les volumes deviennent trop importants pour ses seules activités, d'où sa volonté de les valoriser.

Le projet du Port de Rouen, soumis à autorisation de l'État dans le cadre de la présente enquête unique, s'articulerait sur deux phases successives d'exploitation :

- ✓ la première de 2015 à 2017 au titre du projet d'amélioration des accès maritimes (approfondissement du chenal consistant à écrêter les points hauts du lit de la Seine) ;
- ✓ la seconde, à partir de 2018, dans le cadre des dragages d'entretien annuels du fleuve, ce qui est déjà la situation actuelle depuis de très nombreuses années.

Cette nouvelle gestion des sédiments de dragage nécessite de transformer la chambre de dépôt de Moulineaux en station de transit avec quelques travaux d'aménagement pour l'installation d'un pont-bascule et d'une cabine de pesée, avec pose d'une clôture ceinturant les quinze hectares du site. Ces travaux sont estimés à 200 000 euros.

Ce changement de statut impose, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, la délivrance par l'État d'une autorisation, celle-ci devant être précédée d'une enquête publique destinée à recueillir les observations du public. En l'espèce, la procédure, dans le cadre d'une déclaration de projet, nécessite l'organisation d'une enquête unique regroupant les trois volets suivants :

- ✓ l'exploitation par le Grand port maritime de Rouen d'une station de transit pour la valorisation de sédiments dragage de la Seine à Moulineaux et La Bouille ;
- ✓ la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Moulineaux ;
- ✓ la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de La Bouille.

Désigné en qualité de commissaire enquêteur par le président du tribunal administratif de Rouen pour conduire cette enquête publique unique, avec M. Dominique Lefebvre comme membre suppléant, j'ai établi un rapport qui est commun aux trois enquêtes. Ce document est distinct des conclusions et avis rendus au titre de chacune des enquêtes.

**Les présentes conclusions et mon avis concernent uniquement l'enquête relative à la demande d'exploitation, par le Grand port maritime de Rouen, d'une station de transit de sédiments de dragage de la Seine à Moulineaux et La Bouille.**

\* \* \*

**Mes conclusions sur la demande d'autorisation d'exploiter par le Grand port maritime de Rouen une station de transit de sédiments de dragage de la Seine à Moulineaux et La Bouille**

L'enquête publique qui s'est déroulée du 28 octobre au 28 novembre 2014, s'est passée dans de très bonnes conditions, tant sur le plan de son organisation, du déroulement de la procédure, des conditions d'accueil en mairie pour la tenue de mes permanences, que sur le plan relationnel avec mes différents interlocuteurs (la préfecture, le Port de Rouen, les maires de Moulineaux et de La Bouille, de même qu'avec les 51 personnes que j'ai reçues lors de mes permanences).

Pour fonder mon avis sur ce dossier et motiver mon argumentaire sur les conclusions à apporter à cette enquête, il me faut, dans un premier temps, prendre en considération les éléments d'appréciation suivants relatifs au contexte de la procédure, éléments communs aux trois volets de l'enquête unique rappelés en préambule :

- L'étude du volumineux dossier d'enquête présenté par le Grand port maritime de Rouen, concernant sa demande d'autorisation de transformer en station de transit sa chambre de dépôt de sédiments de dragage de la Seine exploitée depuis 1965 sur le territoire des communes de Moulineaux et de La Bouille.
- L'étude des deux dossiers de mise en compatibilité des plans d'occupation des sols de Moulineaux et de La Bouille dans le cadre de la déclaration de projet du Port de Rouen.
- L'audition le 17 octobre 2014 de trois représentants du Port de Rouen, en présence de mon suppléant, M. Dominique Lefebvre, réunion au cours de laquelle il nous a été fourni les informations et renseignements que nous désirions recueillir sur l'opération projetée. A l'issue de cette réunion à la mairie de Moulineaux, nous avons effectué une visite du site avec les représentants du Port de Rouen.
- Mes différents entretiens avec Mme le maire de Moulineaux, d'une part, et M. le maire de La Bouille, d'autre part.
- Les cinq permanences que j'ai assurées pour me tenir à la disposition du public (deux permanences à La Bouille et trois à Moulineaux). A cette occasion, j'ai reçu 51 personnes et j'ai constaté au terme de l'enquête, le 28 novembre 2014 à 18 heures, que j'avais recueilli 36 dépositions écrites.

- La tenue d'une réunion publique que j'ai dû improviser lors de ma dernière permanence à la mairie de Moulineaux compte tenu du nombre de personnes présentes à l'ouverture, à 15 heures, de ma permanence, réunion qui s'est très bien déroulée avec la présence de 43 personnes de Moulineaux, de Sahurs et de La Bouille, comprenant des représentants de deux associations. Cette réunion m'aura permis de mesurer les préoccupations et les inquiétudes des riverains du projet de station de transit dans la mesure où ils subissent déjà des nuisances occasionnées par l'exploitation de la chambre de dépôt actuelle, notamment le bruit.
- La médiatisation de cette affaire : un reportage aux informations télévisées régionales sur France 3 Haute-Normandie, un article sur un média en ligne « normandie actu », un reportage sur France Bleu Haute-Normandie, un article dans Paris-Normandie.
- L'organisation d'une réunion le 5 décembre 2014 avec Mme le maire de Moulineaux et les représentants du Port de Rouen, réunion au cours de laquelle je leur ai remis le procès-verbal des 36 dépositions écrites du public (51 pages dactylographiées) comprenant 227 observations dont 100 (44 %) recueillies par voie électronique (courriels adressés à la mairie de Moulineaux). Une seule observation concernait la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de Moulineaux et aucune observation celle de La Bouille.
- Ma participation, en tant qu'auditeur, à une réunion publique organisée à 18 heures le 10 décembre 2014 à l'initiative de Mme le maire de Moulineaux, avec la participation de cinq représentants du Port de Rouen. Cette réunion a rassemblé, jusqu'à 21 heures, entre 120 et 150 personnes de Moulineaux, Sahurs et La Bouille. Par le jeu des « questions-réponses », à la suite de la présentation du projet par le maître d'ouvrage, cette réunion aura été positive et constructive, conduisant le Port de Rouen à s'engager sur un certain nombre de points visant à réduire les nuisances que ce projet risque de générer sur les populations riveraines. Je reviendrai sur cet aspect très important dans le déroulé de mes conclusions et de mon avis sur cette opération.
- Ma nouvelle visite de la chambre de dépôt dans la matinée du 15 décembre 2014 et une nouvelle réunion avec les représentants du Port de Rouen dans l'après-midi de cette même journée.

Et après avoir :

- Pris en considération le fait que le projet de plate-forme logistique « RVSL aval » initialement envisagé par le Port de Rouen, était totalement déconnecté du projet de station de transit de sédiments de dragage de la Seine. Le projet « RVSL aval » ne faisait donc pas partie de la présente procédure d'enquête publique. Cette incertitude aura toutefois créé une réelle confusion dans l'esprit des riverains du site portuaire.
- Pris en compte les termes de la lettre du 15 décembre 2014 de Mme le maire de Moulineaux répondant aux deux points la concernant, à savoir l'information du public et la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune, les modifications portant sur le projet de station de transit et non sur le projet futur et hypothétique de « RVSL aval ».
- Analysé les 23 pages (et 20 pages d'annexes) du mémoire en réponse en date du 19 décembre 2014 du Grand port maritime de Rouen (réception par courriel le lundi 22

décembre en fin d'après-midi). Je considère que les réponses apportées sont très satisfaisantes, le maître d'ouvrage ayant bien intégré les préoccupations des riverains du projet résidant à Moulineaux, Sahurs et La Bouille, le conduisant, d'une part, à mettre en œuvre des mesures de réduction et de compensation des impacts et, d'autre part, à mettre en place « un comité local de concertation spécifique au projet ». J'ai développé ce point important dans mon rapport d'enquête au chapitre 14 et j'y reviendrai dans la motivation de mon avis sur ce dossier.

- Constaté que sur neuf communes concernées par l'enquête publique, huit municipalités avaient délibéré en donnant un avis favorable au projet présenté par le Port de Rouen. La municipalité de Sahurs a, quant à elle, émis à l'unanimité un avis défavorable.
- Pris connaissance des documents suivants :
  - ✓ le rapport du 27 février 2014 de l'inspection des installations classées qui a jugé le dossier « *complet et régulier* » au regard de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement ;
  - ✓ l'avis du 25 juin 2014 de l'autorité environnementale (conseil général de l'environnement et du développement durable au ministère de l'écologie) procédant à une analyse très complète de l'étude d'impact considérée comme « *globalement de qualité* », cet avis étant toutefois assorti de plusieurs recommandations, de même pour l'étude de dangers mais comprenant une seule recommandation ;
  - ✓ le mémoire d'octobre 2014 du Grand port maritime de Rouen en réponse aux recommandations de l'avis de l'autorité environnemental cité ci-dessus, réponses que je considère comme très satisfaisantes ;
  - ✓ l'arrêté préfectoral du 9 janvier 2009 prescrivant, au titre de la loi sur l'eau, les objectifs de qualité environnementale pour l'exploitation de la chambre de dépôt de sédiments de dragage de la Seine, à Moulineaux et La Bouille, exploitation qui est par conséquent autorisée ;

D'autre part, je constate que :

- L'enquête publique unique a été organisée selon la réglementation en vigueur et selon les dispositions du décret n° 2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme. En effet, le recours à une enquête publique unique est autorisée lorsqu'une déclaration de projet nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Toutes les formalités prescrites par l'arrêté préfectoral du 29 septembre 2014 ont été respectées, notamment :
  - ✓ L'affichage de l'avis d'enquête à la mairie de Moulineaux et de La Bouille ainsi que sa publication dans deux journaux régionaux et locaux afin de porter à la connaissance du public l'ouverture de l'enquête, cet avis ayant été également

affiché, d'une part, sur les lieux du projet par les soins du pétitionnaire (3 panneaux) et, d'autre part, aux mairies de Grand-Couronne, Hautot-sur-Seine, La Londe, Orival et Sahurs, en Seine-Maritime, et de Caumont et Saint-Ouen-de-Thouberville dans l'Eure.

- ✓ La mise en ligne de l'avis d'enquête sur le site de la mairie de Moulineaux et sur celui de La Bouille, de même que sur les sites du Port de Rouen et de la préfecture.
- ✓ La mise à disposition du public à la mairie de Moulineaux et de La Bouille d'un dossier comprenant toutes les pièces réglementaires, et d'un registre d'enquête, dont j'avais paraphé les pages, que j'ai clos et signé le 28 novembre 2014 à 18h00 au terme de l'enquête, le dossier ayant été également déposé dans les sept communes ci-dessus concernées par le rayon d'affichage (autres que Moulineaux et La Bouille).
- ✓ La mise en ligne sur le site du Port de Rouen de l'intégralité du dossier d'enquête, et sur celui de la préfecture, de la note de présentation du projet, des résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers ainsi que les deux dossiers de mise en compatibilité des plans d'occupation des sols de Moulineaux et de La Bouille dans le cadre de la déclaration de projet du Port de Rouen.

Prenant également en considération les éléments importants suivants relatifs à la compatibilité du projet avec les documents de planification et d'orientation :

- Le projet répond aux grandes orientations fixées par le schéma départemental des carrières (SDC) de la Seine-Maritime, en termes de gestion économe de la ressource alluvionnaire et de préservation de l'environnement.
- Le projet est conforme à la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine puisque les contraintes environnementales, notamment le paysage, ont bien été prises en compte pour son élaboration.
- Le projet s'inscrit dans les orientations prioritaires du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie.
- Le projet a pris en compte les « trames verte et bleue » du projet de schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Haute-Normandie et prévoit l'implantation de corridors écologiques et des mesures compensatoires pour la faune (le SRCE est désormais effectif depuis son approbation le 18 novembre 2014).
- Dans le cadre des travaux de dragage, le projet de valorisation a été élaboré en concertation avec le parc naturel régional des boucles de la Seine normande, le projet répondant aux lignes directrices de sa charte 2013-2025 en proposant « *une stratégie de gestion pérenne des sédiments dragués qui soit économe et rationnelle, en même temps que respectueuse de l'environnement* ».

Par ailleurs, le projet n'est pas concerné par une zone Natura 2000, cependant présente sur l'autre rive de la Seine, et il n'est pas incompatible avec les dispositions résultant

du classement en juin 2013, en site classé, de la Boucle de Roumare. Cependant, le Port de Rouen apportera des mesures pour une meilleure intégration paysagère du site.

Prenant d'autre part en considération les avantages et les inconvénients de l'opération qui sont, selon moi, les suivants :

### **Les avantages du projet :**

Sur le plan technique, économique, social et environnemental, l'opération projetée s'inscrit dans le principe de développement durable et elle présente un certain nombre d'avantages qui m'apparaissent à l'évidence, et qui sont les suivants :

- ✓ En premier lieu, le Port de Rouen a engagé depuis 2004-2005, en concertation avec le Parc naturel régional des boucles de la Seine normande, une démarche de gestion globale et de valorisation des sédiments de dragage en réutilisant comme station de transit cinq chambres de dépôt existantes entre Honfleur et Rouen, dont la chambre de dépôt située sur le territoire communal de Moulineaux et de La Bouille, dernier maillon de la démarche engagée. A noter que le projet se situe en dehors, mais en limite, du Parc.
- ✓ Créée en 1965, à l'origine sur 50 hectares, cette chambre est exploitée, sur une quinzaine d'hectares, depuis les années 1980 et elle fait désormais partie du « paysage » local.
- ✓ Les abords du site de l'actuelle chambre de dépôt sont particulièrement bien végétalisés et arborés (une peupleraie et un arboretum sur La Bouille) et il se fond dans cette masse boisée. J'ai pu constater que le site est à peine visible de la rive gauche du fleuve (côté Moulineaux et La Bouille), et peu visible de la rive droite (côté Sahurs et Hautot-sur-Seine), hormis le ponton d'accostage de la drague et la piste de chantier en bordure du fleuve. A titre anecdotique, lors de ma première visite de reconnaissance des lieux (contrôle de l'affichage sur le site), j'ai eu des difficultés à trouver la chambre de dépôt. En revanche, le site est visible dès que l'on se situe sur les hauteurs de Moulineaux et de La Bouille, cette visibilité est d'autant plus accentuée après la chute des feuilles des nombreux végétaux présents aux abords de la chambre de dépôt.
- ✓ Dans son mémoire en réponse, le Port de Rouen prévoit, dès 2015, une amélioration de l'intégration paysagère du site.
- ✓ L'accès au site (en entrée et sortie) s'effectue uniquement et continuera de s'effectuer à partir de la zone logistique portuaire (côté Grand-Couronne), par le boulevard maritime lequel est relié à la voirie départementale (RD 13), et non à partir de la voirie départementale reliant les deux communes de Moulineaux et La Bouille.
- ✓ La chambre de dépôt est idéalement bien située par rapport aux zones de dragage de la Seine à effectuer en aval de Rouen vers Duclair, ce qui limite les trajets de la drague et permet ainsi d'optimiser son utilisation et de réduire son coût d'exploitation.
- ✓ La chambre de dépôt est également bien située près de la zone portuaire pour la commercialisation future des matériaux de dragage : infrastructures routières adaptées

au trafic poids-lourds, proximité de l'agglomération rouennaise et valorisation possible à l'échelle régionale dans un rayon d'une quarantaine de kilomètres présentant un potentiel de réalisation de travaux de BTP.

- ✓ Les carriers sont très intéressés par les sédiments de dragage qui présentent des qualités physiques intéressantes mais qui peuvent nécessiter, en fonction de la demande, un traitement en installations de carrière (concassage et criblage) pour améliorer leur courbe granulométrique (les sédiments sont pauvres en sable fin).
- ✓ A l'exception du trafic poids-lourds, les effets cumulés sur l'environnement avec les autres activités du secteur sont considérés comme étant négligeables, ce qui est également mon avis.
- ✓ La chambre de dépôt est déjà dotée, d'une part, d'un bassin de décantation de 17 633 m<sup>2</sup> et donc d'une grande capacité de stockage des eaux plus ou moins chargées « en fines » et, d'autre part, d'un déversoir dans un fossé exutoire vers la Seine long d'environ 600 mètres.
- ✓ Selon les analyses effectuées sur les sédiments dans le lit même de la Seine, c'est-à-dire avant dragage, les matériaux qui seront stockés dans la chambre de dépôt sont considérés comme inertes et par conséquent non dangereux.
- ✓ Seuls les granulats valorisables sous forme de « tout-venant » exploitable dans les travaux publics, seront stockés dans la station de transit. En effet, les vases et limons alluvionnaires, c'est-à-dire les produits de dragage non valorisables, seront mis en dépôt dans le cadre du réaménagement de la ballastière d'Yville-sur-Seine. Le Port de Rouen se décrédibiliserait à vouloir commercialiser des matériaux qui ne rempliraient pas les conditions physiques et chimiques pour être ensuite exploités sur les chantiers.
- ✓ Le changement de statut de la chambre de dépôt en station de transit des matériaux dragués n'aura pratiquement aucune incidence sur la turbidité du fleuve dans la mesure où les eaux de la Seine qui seront pompées pour faciliter les refoulements hydrauliques de la drague, feront l'objet de plusieurs phases de décantation.
- ✓ Les nouvelles installations (pont-bascule et cabine de pesée) n'auront quasiment aucun impact sur le paysage ni sur le patrimoine environnemental local. Toutefois le projet prévoit une amélioration de l'intégration paysagère pour ces installations.
- ✓ Le projet prévoit un renforcement au-dessus de la canalisation Trapil d'hydrocarbures, au droit du passage des camions.
- ✓ L'impact du dépôt des sédiments de dragage dans la station de transit sera négligeable, selon les études réalisées, sur la qualité des sols et des eaux souterraines et ne sera pas néfaste vis-à-vis du périmètre de protection des eaux captées (cf. avis de l'hydrogéologue agréé du 27 avril 2013).
- ✓ Les entreprises intervenant sur le site seront soumises à un plan d'assurance qualité (PAQ). Celui-ci précisera l'ensemble des mesures à mettre en œuvre afin que les opérations d'exploitation du site n'entraînent pas de dégradation de la qualité des eaux



souterraines et des milieux aquatiques. Des précautions élémentaires devront être toutefois respectées (gestion des déchets, kit antipollution, notamment).

- ✓ Les installations futures ne produiront pas de déchets. Ceux potentiellement dangereux (huiles, produits de maintenance usagés) seront éliminés dans des filières spécialisées comme c'est le cas actuellement puisque l'exploitation de la chambre de dépôt est déjà autorisée depuis plusieurs décennies.
- ✓ Enfin, le projet prévoit, au terme de l'exploitation du site, ce qui me paraît improbable, la remise en état des lieux. Situation improbable en effet puisque le Port de Rouen sera toujours dans l'obligation de procéder à des campagnes de dragages pour maintenir les accès maritimes jusqu'à Rouen. Je reviendrai sur ce point dans le cadre de mes conclusions sur la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols de Mouligneaux et de La bouille.

Au titre des arguments plaidant en faveur de l'opération projetée, il faut également prendre en considération le fait que le Port de Rouen représente un poids considérable en termes économiques et sociaux (20 000 emplois directs et indirects) que ses activités portuaires et logistiques génèrent, tant au plan local et régional qu'au plan national et international (premier port céréalier européen). Le dragage et le stockage à terre des sédiments extraits du fleuve font intégralement partie des activités incontournables du Port de Rouen et contribuent ainsi à son dynamisme économique.

Enfin, la valorisation des sédiments de dragage constitue une source d'activités et, par conséquent d'emplois directs et indirects dans le BTP, d'autant que la demande en granulats est forte dans la région.

### **Les inconvénients du projet :**

Si le projet du Port de Rouen présente des atouts très intéressants au titre des avantages que je viens de développer, il convient aussi d'examiner objectivement les inconvénients qu'il pourrait comporter en termes d'impacts négatifs sur les populations riveraines et sur l'environnement.

Tout d'abord, et l'enquête aura permis de mettre en exergue ce point très important touchant à la qualité de vie des riverains, c'est la question du bruit. En effet, ce sont les nuisances sonores qui sont la principale source d'inquiétude des personnes qui se sont exprimées au cours de l'enquête. Il est indéniable que le projet occasionnera des impacts sonores, certes dans la limite des seuils d'émergence autorisés. Il est d'ailleurs important de souligner que ces nuisances sont déjà parfois effectives compte tenu de l'exploitation occasionnelle de la chambre de dépôt actuelle. Mais l'exploitation plus intensive de la station de transit aura des répercussions inévitables sur les émissions sonores, lesquelles auront pour origine les refoulements hydrauliques de la drague (de jour comme de nuit, mais c'est déjà le cas dans une moindre mesure). D'autre part, les chargements en matériaux des camions et leurs allées et venues sur la piste de chantier en bordure de Seine produiront, dans la journée, des nuisances sonores.

L'impact sur le trafic routier des poids-lourds par rapport à la situation actuelle ne sera donc pas négligeable. En effet, pendant les trois premières années d'exploitation de la station

de transit, de 2015 à 2017, c'est-à-dire pendant la phase d'approfondissement du chenal de navigation de la Seine, la valorisation des sédiments de dragage conduira, inévitablement, à une augmentation du trafic des camions sur la zone portuaire desservant le réseau routier local et régional. Le projet prévoit, sur trois ans, l'évacuation du site d'un volume total de 610 000 m<sup>3</sup> de matériaux sur une période annuelle, en cumulé, de 203 jours à raison de 70 chargements journaliers de camions d'une capacité de 14 m<sup>3</sup>, représentant un volume d'environ 1 000 m<sup>3</sup> par jour, soit un volume annuel de 203 000 m<sup>3</sup>. Au total, les jours de transport, le trafic supplémentaire de camion sera, au maximum, de 140 passages (70 à l'aller et autant au retour).

A partir de 2018, en phase d'entretien du chenal de navigation, le nombre de passages sera ramené à ce qu'il est aujourd'hui à savoir 100 passages (50 chargements) sur une période de seulement 71 jours environ répartis dans l'année en fonction de la demande en matériaux, ce qui représentera un volume journalier de 700 m<sup>3</sup> évacués de la station de transit. Concernant la situation actuelle, entre 2009 et 2014, le nombre de refoulements s'est situé entre 20 et 160 par an, sur une période cumulée variant de 10 à 100 jours par an.

L'augmentation du trafic poids-lourds est donc un élément à prendre en compte au titre des inconvénients du projet, toutefois, il me paraît raisonnable de relativiser cet aspect par rapport au trafic actuel dans ce secteur portuaire. En effet, l'étude du dossier permet de constater, d'une part, que la station de transit est desservie à partir de la zone portuaire, par conséquent avec des voiries parfaitement adaptées au trafic important des poids-lourds circulant actuellement dans ce secteur et, d'autre part, que le trafic supplémentaire ne représentera qu'un faible pourcentage par rapport au trafic intense des camions dans cette zone portuaire et logistique de l'agglomération rouennaise. Par ailleurs, les études acoustiques réalisées (en 2009, aussi conviendrait-il de les actualiser) démontrent « *que le projet aurait un impact sonore faible par rapport à l'état actuel sur les riverains* ». Naturellement l'augmentation temporaire du trafic des poids-lourds aura un impact, mais difficilement quantifiable, sur la qualité de l'air. Toutefois, les conséquences ne devraient pas être significatives par rapport aux analyses déjà réalisées dans ce secteur par « Air Normand ».

Toujours au titre des inconvénients, pourrait se poser le problème des émissions de poussières générées par l'exploitation de la station de transit lors de l'évacuation des matériaux. Le chargement des camions par un engin de travaux publics, de type « pelleuse » ne devrait pas, selon moi, entraîner l'envol de poussières dans la mesure où il s'agit de sédiments de dragage qui comporte, malgré leur décantation prolongée en chambre de dépôt, une teneur en eau résiduelle empêchant les émissions de poussières, en l'espèce, principalement des particules fines humides retombant très vite au sol sur le site. Le risque de poussières, en période sèche, sera plutôt lors des manœuvres répétées sur la plate-forme de la station de transit et de la circulation des camions sur des pistes non revêtues présentes sur le site et sur la voirie environnante. Aussi conviendra-t-il de procéder, en tant que de besoin, à des arrosages réguliers des voies de circulation avec un camion-citerne adapté à cet usage (citerne arroseuse). Je note que, sur ce point, le projet présenté prévoit des arrosages si les circonstances l'exigent. La piste le long du fleuve sera d'autre part réfectionnée en matériaux stabilisés et le Port de Rouen envisage la possibilité de réaliser une piste plus éloignée de la rive de la Seine.

L'exploitation plus régulière et plus importante, durant les années 2015 à 2017, aura un impact sur la faune et plus particulièrement sur l'avifaune. Toutefois, depuis que la chambre de dépôt est utilisée, les oiseaux se sont familiarisés aux activités sur le site. Néanmoins, le Port

de Rouen qui s'est inscrit dans une démarche de qualité pour la protection de l'environnement, mettra en œuvre des mesures compensatoires (notamment pour le Petit Gravelot, oiseau présent sur le site, et pour le Crapaud calamite).

Tels sont, me semble-t-il, les principaux inconvénients (bruit, augmentation du trafic poids-lourds, probables émissions de poussières à contenir et faune) que l'exploitation de la station de transit pourrait avoir comme impact négatif sur les riverains du site (sur Moulineaux, Sahurs et La Bouille), et sur l'environnement. Je considère que ces inconvénients, s'ils ne sont certes pas du tout à sous-estimer et qui suscitent des inquiétudes parfaitement légitimes, ne sont cependant pas de nature à mettre en cause la notion d'intérêt général que ce projet dégage.

### **Mon avis sur la demande d'autorisation d'exploiter par le Grand port maritime de Rouen une station de transit de sédiments de dragage de la Seine à Moulineaux et La Bouille**

L'examen des avantages et des inconvénients du projet soumis dans le cadre de l'enquête publique qui vient de s'achever, révèle que les inconvénients du projet ne sont pas négligeables et qu'il convient bien entendu de ne pas les minimiser mais, bien au contraire, de les prendre en compte afin que le maître d'ouvrage mette en œuvre, autant que faire se peut, d'une part, des mesures de réduction des impacts sur les populations riveraines et sur l'environnement et, d'autre part, des mesures compensatoires comme l'amélioration de l'intégration paysagère. En revanche, ce type de projet, selon ma propre analyse, ne permet pas d'envisager de mettre en place des mesures d'évitement, sauf à prendre la décision d'abandonner totalement le projet, ce qui me paraît totalement inenvisageable et irresponsable eu égard aux enjeux et aux nombreux avantages que ce projet présente sur le plan de l'intérêt général.

Solution inenvisageable, pourquoi ? Pour deux raisons fondamentales qu'il faut bien entendu prendre en compte dans la réflexion, par souci d'objectivité mais aussi de crédibilité :

- ✓ Le Port de Rouen, ainsi que tous les ports maritimes (et fluviaux) de la planète, est dans l'obligation de procéder à des campagnes régulières de dragages d'entretien des accès maritimes et, dans le cadre de sa compétitivité internationale, d'effectuer des travaux d'approfondissement du chenal de navigation pour accueillir des navires de plus grosse capacité ayant par conséquent un tirant d'eau plus important. Ces approfondissements consistent à raser les points hauts du fleuve sur une épaisseur moyenne de 40 centimètres (un mètre au maximum). Au passage je précise que les dragages favorisent le débit du fleuve et qu'ils contribuent ainsi à limiter les risques d'inondations (j'ai d'ailleurs recueilli des témoignages de riverains du fleuve dans ce sens).
- ✓ Il n'y a pas de solutions alternatives au stockage à terre des sédiments de dragage, hormis leur clapage qui consiste à les immerger directement dans un fond marin près du littoral ce qui est une solution dont chacun s'accorde à dire qu'elle n'est pas satisfaisante bien qu'il n'est pas possible de procéder autrement. C'est le cas pour les dragages effectués dans l'embouchure de la Seine qui sont immergés en Baie de

Seine. Solution d'immersion certes non satisfaisante mais comment faire autrement si ce n'est de stocker à terre des millions de mètres cubes de sédiments marins ? Avec les clapages, les matériaux de la mer retournent à la mer mais avec les dragages du fleuve, les matériaux ne peuvent pas retourner au fleuve, ni à la mer, et ils doivent donc être stockés à terre, et près du fleuve.

Le projet de station de transit présenté par le Port de Rouen offre l'énorme avantage d'utiliser une chambre de dépôt existante en bordure de Seine et exploitée depuis 1965 sur le territoire communal de Moulineaux et La Bouille. Cette solution évite par conséquent la création d'un nouveau site de stockage qui entraînerait la destruction potentielle d'espaces naturels. De plus la chambre de dépôt est idéalement placée par rapport à la proximité des chantiers de dragage à effectuer, tant en entretien qu'en travaux d'approfondissement. Idéalement placée également pour la valorisation des matériaux dans la région.

Autre avantage qui pèse énormément dans le bilan « avantages-inconvénients » : les sédiments de dragage sont constitués de granulats alluvionnaires composés de sables grossiers, de graviers et de cailloux formant un matériau qualifié de « tout-venant » présentant des caractéristiques physiques remarquables pour l'utilisation sur les chantiers de travaux publics. De plus, ils présentent des caractéristiques chimiques qui permettent de les classer dans les « matériaux inertes non dangereux ». Les vases et limons potentiellement pollués ne seront pas stockés dans la station de transit mais dans une ancienne ballastière à remblayer.

La valorisation de ces matériaux, c'est-à-dire leur commercialisation auprès des entreprises de travaux publics et des carrières, participe pleinement à économiser la ressource en granulats terrestres extraits des carrières et ballastières de la région, ressource qui tend de plus en plus à se raréfier ce qui oblige l'extraction de granulats d'origine marine compte tenu des besoins pour les travaux publics et privés mais également, pour une part loin d'être négligeable, pour les travaux de bâtiment (béton).

La valorisation des sédiments de dragage présente donc un caractère indéniable d'intérêt général. Certes, celle-ci ne peut être envisagée, dans le cas d'espèce, qu'à partir du transport routier pour acheminer localement les matériaux. Le transport fluvial nécessiterait des travaux d'investissement coûteux et inutiles nécessitant la création d'un quai de chargement des bateaux avec des volumes à évacuer, somme toute peu importants et limités dans le temps. Cette possibilité ne constitue donc pas, pour ce cas précis, une solution alternative. Qui plus est, le transport par barge imposerait, in fine, le transport des matériaux par camions pour les acheminer sur leurs lieux de livraison. Cela ne reviendrait-il pas, en fait, à déplacer le problème du transport par camions ? Naturellement, le transport par voie d'eau reste économiquement et écologiquement très intéressant mais totalement inenvisageable sur de courtes distances.

Pour ce qui concerne la transformation de la chambre de dépôt en station de transit de sédiments de dragage de la Seine en vue de leur valorisation, la présente demande du Port de Rouen répond aux exigences de la réglementation pour la protection de l'environnement. Je rappelle que l'autorisation d'exploiter la chambre de dépôt actuelle, a été délivrée par arrêtés préfectoraux successifs, le dernier datant du 9 janvier 2009. La présente demande s'inscrit donc dans la continuité de l'autorisation déjà accordée, toutefois dans des conditions d'exploitation différentes et plus intensives sur une période de trois ans, lesquelles nécessitent une autorisation spécifique avec enquête publique préalable.

En conséquence, à l'appui des considérations qui précèdent dans les présentes conclusions et des éléments d'appréciation que j'ai exposés dans mon rapport d'enquête, je donne **un avis favorable** à la demande présentée par le Grand port maritime de Rouen d'exploiter une station de sédiments de dragage de la Seine sur le territoire des communes de Moulineaux et La Bouille en Seine-Maritime.

Justifié par le caractère indéniable d'intérêt général que ce projet constitue et que j'ai démontré dans mes conclusions, cet avis favorable n'est assorti d'aucune réserve et je m'en explique.

Ayant tiré les enseignements de l'enquête publique et des préoccupations compréhensibles des riverains de l'actuelle chambre de dépôt et, par conséquent, de la future station de transit, le Grand port maritime de Rouen s'est engagé sur un certain nombre de points très positifs que j'ai exposés dans mon rapport d'enquête mais que je tiens à rappeler ici :

- ✓ l'engagement de prendre des mesures d'évitement et de réduction du bruit liées aux refoulements : recouvrement des conduites métalliques par des matériaux sableux, limitation, autant que faire se peut, des refoulements de nuit (peut-être faudrait-il privilégier les refoulements de nuit à partir de sédiments présentant des caractéristiques plus sableuses et par conséquent moins bruyantes que les granulats plus gros qui « cognent » dans la conduite) ;
- ✓ l'engagement de réaliser un suivi acoustique avec communication des résultats (il faudrait d'ailleurs faire de même pour le suivi chimique des sédiments et des eaux de décantation) ;
- ✓ l'engagement de mettre en œuvre des travaux de réfection de la piste d'accès des camions en matériaux stabilisés (réduction du bruit et des émissions de poussières), et mise à l'étude d'un changement de tracé de la piste, plus éloignée de la rive du fleuve ;
- ✓ l'engagement de réaliser, dès 2015, et en concertation, des aménagements paysagers.

Et enfin, conformément à son engagement pris lors de la réunion publique du 10 décembre 2014 à Moulineaux devant près de 150 personnes, la mise en place d'un comité local de concertation spécifique au projet de station de transit, comprenant des représentants des municipalités de Moulineaux, La Bouille et Sahurs et des associations locales, cet engagement étant déterminant dans la volonté du Port de Rouen à vouloir communiquer sur son opération.

Les engagements du Grand port maritime de Rouen sont par conséquent un élément important à prendre en considération et je ne mets nullement en doute sa volonté de les respecter. C'est la raison pour laquelle je n'émet pas de réserve au projet présenté, toutefois, l'enquête publique a révélé les inquiétudes des habitants proches du site et j'ai bien intégré, dans ma réflexion sur la motivation de mon avis final sur cette affaire, les préoccupations que m'ont exprimées les personnes que j'ai reçues durant l'enquête et les observations écrites qui m'ont été adressées.

En effet, je considère ces préoccupations et interrogations comme parfaitement légitimes car elles relèvent, tout simplement, de la manifestation d'inquiétudes ressenties par

les riverains qui craignent de subir des nuisances sur leur cadre de vie que ce projet pourrait générer. C'est pourquoi, j'invite le Grand port maritime de Rouen à demeurer particulièrement vigilant, pendant les phases d'exploitation de la station de transit, en veillant à réduire au maximum les impacts qui pourraient nuire à la qualité de vie des habitants riverains du site. Sa vigilance sera accrue, bien entendu, pour les entreprises de travaux publics et sous-traitants qui interviendront sur le site (reprise des matériaux à la pelleteuse et transport par camions), entreprises qui devront se conformer au plan d'assurance qualité.

Nul doute qu'un dialogue constructif dans le cadre du comité de concertation à mettre en place par le Grand port maritime de Rouen, sera très positif et profitable à chacune des parties prenantes.

Conclusions et avis établis le 23 décembre 2014

Le commissaire enquêteur



Jean-Jacques Delaplace