

Les associations pour la défense de l'environnement, et toutes les personnes mobilisées dans l'urgence pour protester contre le projet de station de transit Moulineaux-la Bouille, ont contribué à l'élaboration de ce document.

Document remis en main propre au représentant du Grand Port Maritime de Rouen le 10 décembre 2014 à Moulineaux, lors d'une réunion publique d'information.

Madame, Monsieur le représentant du GPMR,

Les associations de défense de l'environnement, et de nombreux riverains, regroupant principalement des habitants des communes de Moulineaux, de la Bouille et de Sahurs, souhaitent vous faire part de leur vive opposition au projet de station de transit de Moulineaux-La Bouille et au projet connexe de pôle logistique sur les terrains voisins.

Cette opposition est fondée tout d'abord sur une inquiétude forte et légitime quant à l'évolution du paysage, quant aux pollutions induites (visuelles, sonores, chimiques) et de manière générale quant à la qualité de vie dans cette boucle de la Seine. Mais elle est fondée aussi sur un certain nombre de faits incontestables, qui d'un point de vue administratif et juridique, ne satisfont en aucun cas aux exigences légales pour la réalisation de tels projets.

Notons toutefois dès le début de ce courrier qu'il ne s'agit pas d'une critique en soi du principe du projet du Port qui souhaite limiter la pratique du clapage et offrir une alternative à l'exploitation à outrance des gravières sur d'autres site, tout en valorisant un matériau. De ce point de vue, l'intention est en effet louable. C'est le choix du site, le mode de mise en oeuvre que nous critiquons et attaquons, et les garanties, basées sur une étude très incomplète ou faussée, que nous jugeons très largement insuffisantes.

A ce jour, le Port s'étire sur plus de 11 kms en aval de Rouen, et ce en grande partie sur les rives droite et gauche. La configuration topographique du méandre fait que l'extension possible des terrains industriels liés à l'activité portuaire touche à sa fin. Le lit majeur de la Seine se rétrécit rive gauche pour disparaître presque totalement au niveau du village de la Bouille. Cette sorte de "corne" de terrains plats, au pied des falaises de craies, est cependant utilisée par le GPMR depuis longtemps pour diverses activités peu valorisantes, et quantités de boues de dragage ont déjà été stockées là. Cela s'est d'ailleurs fait dans des conditions tout à fait contestables, avec à la clef la démolition totale du Château de la Vacherie, fréquenté par Voltaire, et de son parc. Pour mémoire (mais nous y reviendrons, le château construit pour l'essentiel en 1764, et bien que démoli honteusement, est toujours à l'inventaire général du Patrimoine Culturel (base Mérimée) sous le numéro IA00021510. Ce classement a été confirmé en 1986, presque 20 ans après sa démolition, attestant par ce fait de l'intérêt patrimonial et archéologique du lieu.

Dans ce document, nous souhaitons détailler les griefs que nous retenons au sein de notre association contre vos projets.

Nous vous présenterons ces griefs en quatre grandes catégories :

- 1- La présentation générale des projets dans le dossier d'ICPE :
- 2- L'inadaptation du site
- 3- Les pollutions et les risques
- 4- Le mépris des classements, protections et règlements

1. La présentation générale des projets dans le dossier d'ICPE

1.1. L'organisation même de l'enquête publique a été faite dans la plus totale discrétion, et ce n'est que par hasard que les associations et les riverains ont pu à temps faire connaître à M. le Commissaire enquêteur leur vive opposition au projet. Tout a été monté en catimini, sans concertation avec les habitants, et sans prise en compte d'intérêts autres que ceux propres à l'activité portuaire. Et bien entendu, comme toute étude d'impact, elle est menée par un bureau d'étude payé par le Port, qui se trouve ainsi juge et partie.

1.2. Le dossier d'étude d'impact porte sur la station de transit de Moulineaux-La Bouille. Pourtant, de nombreux indices laissent entrevoir l'évolution naturelle du projet vers la création d'un pôle logistique de grande importance, qui, sans être dans la catégorie des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, ne nécessitera pas d'enquête publique (arrêté du 1er avril 2014 dispensant d'évaluation environnementale stratégique le projet de mise en conformité du POS de Moulineaux afin de permettre la création d'une plateforme logistique RVSL et d'un site de transit). Nous pensons que le pôle logistique sera cependant soumis à enquête publique mais seulement au titre de la loi sur l'eau. A ce titre, on peut s'interroger sur les solutions qui pourraient être retenues pour compenser l'énorme surface étanchée prévisible.

Il n'est pas supportable de voir un dossier soumis à enquête publique mélangeant d'autres projets et créant ainsi une sorte d'antériorité dans le futur dossier du pôle logistique.

1.3. La qualité du dossier concernant l'impact visuel est déplorable.

Le dossier d'étude d'impact n'aborde quasiment pas la problématique pourtant essentielle de l'impact visuel et de la covisibilité avec des monuments inscrits ou classés. Seule une pauvre perspective mal faite, non repérée, de dimensions minuscules (16 cm par 4 cm), présente une vue du projet, mais sans préciser s'il s'agit de la station de transit ou du pôle logistique, et sans préciser à quelle échéance ce traitement paysager serait réalisé. Si les sortes de boîtes grises vaguement visibles sur la gauche de l'image correspondent bien au pôle logistique, alors, l'image est complètement fautive. En effet, le terrain envisagé pour le pôle logistique est très nettement surélevé par rapport aux berges de la Seine, et un simple rideau d'arbre ne suffirait absolument pas à le dissimuler. Une véritable étude d'impact doit prendre en compte les différentes vues sur le site: depuis les coteaux de Moulineaux, depuis la Bouille, depuis plusieurs points du chemin de halage côté Hautot et Sahurs. Elle doit présenter les différentes étapes du projet, et tenir compte de la réelle topographie des lieux.

1.4. La qualité du dossier concernant l'acoustique, et sa lisibilité par les habitants, doivent être améliorées.

Au delà du fait que les documents et mesures soumises à enquête publique ne sont pas compréhensibles pour la population censée commenter ces documents auprès du commissaire enquêteur, il apparaît de nombreux manques dans l'étude acoustique réalisée, permettant de s'assurer que les projets sont conformes aux normes en vigueur. Pour information, une augmentation du bruit ambiant de 3dB correspond à un doublement du bruit. Or, il est question de 6 dB dans les études faites dans les conditions les plus favorables....

L'étude ne prend pas en compte les bruits de chargement des camions.

L'étude ne porte en aucun cas sur le pôle logistique RVSL, pourtant cité à 95 reprises dans le dossier d'étude d'impact...

1.5. Le flou sur le contenu du projet de pôle logistique.

A partir du moment où le projet est évoqué dans les documents soumis à enquête publique, plus de précisions doivent être apportées sur la nature du projet, son implantation, sa desserte, ses conséquences en terme d'impact visuel, sonore, écologique (surface étanchée),...

1.6. Le dossier présente une contradiction inexplicable entre les plans présentant l'aménagement des berges de Seine comme zone d'interface mer/fleuve, laissant penser à l'aménagement de quais de déchargement, peut-être avec des grues, et les explications vagues données sur l'aménagement paysager.

1.7. Le flou sur les plannings

L'étude d'impact réalisée à la demande du Port évoque la remise en état du site après exploitation. Or, s'il est bien mentionné une phase 1 de trois années avec passage des camions en bords de Seine, puis une phase 2 avec création d'une voirie spécifique, rien n'est dit quant à la fin d'exploitation du site. Or, à partir du moment où il y a vente des granulats, on peut penser que l'exploitation est sans fin. Ce qui fait que l'argument de remise en état du paysage ne coûte pas très cher au Port, puisqu'il est ainsi remis à une date lointaine et indéterminée.

1.8. Les choix d'organisation ne sont justifiés que par un seul argument : la station existe déjà et elle est en cours d'exploitation. Mais cela ne suffit pas à la légaliser et à répondre aux très nombreuses questions qui se posent. Ce n'est pas parce qu'une installation obsolète, polluante, bruyante existe qu'il faut la développer et la faire empirer en ajoutant à la pollution des boues celle des camions. Chambre de dépôt et station de transit ne sont pas la même chose, et c'est d'ailleurs bien pour cela qu'il y a enquête publique !

2. L'inadaptation du site

2.1- Le site est loin d'être un terrain inexploité qui puisse être considéré comme une réserve foncière par le GPMR. En effet, ce site est exploité depuis de nombreuses années, et la quasi totalité du site est déjà occupé par des terre-pleins constitués de boues de dragage, stockées sur une très grosse épaisseur. Le GPMR a donc déjà valorisé ce site à sa manière. En revanche, la remise en état n'a jamais été complètement réalisée.

2.2- La configuration du site, avec ces terre-pleins de plusieurs mètres de hauteur, rend l'aménagement de circulations difficile : des rampes doivent être aménagées afin de permettre aux camions de monter sur ces plate-formes (avec le bruit que cela engendre), que ce soit pour la station de transit ou pour le pôle logistique.

2.3- La qualité des sols est peu adaptée à la construction d'entrepôts et de plate-formes logistiques et nécessitera la mise en oeuvre de pieux d'une trentaine de mètres de profondeur pour stabiliser les futurs bâtiments (les panneaux "danger d'enlèvement" sur site rappellent l'instabilité de ces sols). Il est à craindre à cette occasion que la protection naturelle de la nappe phréatique par une couche de limons argileux soit percée et que la pollution des boues se communique à la nappe.

2.4- Les trames vertes et bleues évoquées correspondent à des passages de ruisseaux qui traversent le site. Cela obligerait à la création de véritables ouvrages d'arts, très hauts, pour les franchir. Au delà des coûts d'aménagement, mettre ainsi en hauteur tous les aménagements (voiries, bâtiments, aires de manoeuvre des camions, les met en scène et renforce la négativité de l'impact sur l'environnement, ainsi que la propagation des nuisances sonores.

2.5- L'étude d'impact, contrairement à l'obligation existante dans ce type de projets, n'étudie aucune alternative ni au site, ni au procédé de valorisation. On aurait pu imaginer ainsi un stockage des boues sur un site du port délaissé (cela ne manque pas !) qui ne toucherait pas un site classé et habité. On aurait pu imaginer un autre mode de transport pour l'évacuation des graves recyclées (barges, convoyeur fermé,...). Rien de tout cela n'est évoqué, et le tout camion n'est pas vraiment l'orientation des politiques environnementales...

3. Les pollutions et les risques

3.1- Des boues polluées

L'étude d'impact affirme que "les résultats (des analyses de micropolluants), à une ou deux analyses près, sont inférieurs au seuil S1 pour les métaux lourds (As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, Zn), les PCB et les HAP". La mention "à une ou deux analyses près" est assez inquiétante, et les constatations et photos prises par les promeneurs sur les écoulements de la station de transit de boues orangées et visqueuses vont dans le même sens.



Vues des boues rougeâtres s'échappant de la chambre de dépôt.

L'étude d'impact n'apporte aucune certitude sur le fait que la nappe de limons argileux soit suffisante pour protéger la nappe phréatique. Bien entendu, les pieux nécessaires à la création de la zone RVSL aval ne pourraient que crever cette protection naturelle.

3.2- La station de transit se situe en grande partie sur le périmètre de la station de captage alimentant en eau potable l'agglomération de Rouen. Le risque de contamination par les polluants est donc à prendre en compte de manière sérieuse. Or, l'étude d'impact n'aborde pas le sujet où le balaie d'un revers de main.

3.3- Pollution aérienne (poussières). La circulation des camions sur un chemin en terre battue et en mauvais état dégage, particulièrement en été, un véritable nuage de poussière.



Photo prise depuis le hameau de Saint Maur, sur la commune de Sahurs

Inesthétiques, désagréables, ces poussières contiennent obligatoirement les mêmes polluants, et les diffusent donc dans l'atmosphère. La solution proposée dans l'étude d'impact d'un camion asperseur pour la piste est dérisoire. L'étude d'impact présente la photo d'un petit camion tout vieillot qui crache un petit brouillard d'eau. On ne peut s'empêcher de sourire d'une telle disproportion entre la mal et le remède... Seul un arrosage en continu en période sèche peut être réellement efficace.

3.4- Risques par rapport au pipe-line toujours en activité. Les camions, au moins dans la phase 1 du projet, rouleraient sur le tracé du pipeline. Or, nous ne sommes pas à l'abri d'accidents, et tout récemment encore, ce même pipeline a été l'objet d'une fuite importante.

3.5. Des espaces naturels saccagés. L'étude d'impact limite son travail sur la faune et la flore au repérage par zones, sans précision sur les méthodes utilisées. Afin de préparer ce dossier, nous nous sommes rendus sur site. Or, curieusement, une broyeuse missionnée par le Port fait en ce moment même disparaître tous les végétaux. Impossible donc de vérifier avant le printemps la présence d'espèce florales rares ou protégées.

Deux espèces sont ciblées dans l'étude : le crapaud calamite et le petit gravelot. Pourtant, plusieurs personnes ont rapporté la présence du râle des genêts, inscrit sur la liste rouge des espèces protégées. Mais comme cette espèce niche dans les hautes herbes et que le port vient de tout faire tondre ras..... Une autre personne a souligné la présence de martin-pêcheurs. Cet oiseau (lui aussi sur liste rouge) bénéficie d'une protection totale sur le territoire français depuis l'arrêté ministériel du 17 avril 1981, incluant son habitat.

3.6- Le CSRPN (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel) a rendu un avis défavorable sur le projet lors de la séance du 10 avril 2013, ciblant notamment :

- Un manque d'étude sur le fonctionnement hydraulique général
- l'absence d'étude des impacts cumulés des différents projets
- des mesures compensatoires (qualifiées "d'ajustements à la marge des dossiers") qui ne sont pas à la hauteur des impacts.
- un manque d'étude sur la population des crapauds calamites.
- un risque de pollution fort par les boues polluées

3.7- Un trafic énorme, inadapté et minimisé dans l'étude d'impact : seuls (si l'on peut dire) les 280 passages de camions sont pris en compte dans l'étude de trafic. Or, il faudra y ajouter le trafic lié au pôle logistique, soit au minimum la même chose, ainsi que 600 véhicules légers... Cette fois, l'étude acoustique obère toute une partie de l'itinéraire des camions en ne se portant que sur le rond point de la D13. La nuisance sonore, la dangerosité pour les riverains, sont énormes. Et rien ne garantit qu'une partie des camions n'empruntera pas la D3, créant encore plus de nuisances pour les habitants de Moulineaux et pour toute la vallée, les camions chargés de granulats en montant la côte produisant beaucoup plus de bruit et de fumée que sur un terrain plat.

4. Le mépris des classements, protections et règlements, le mépris d'une autre forme d'économie.

4.1- site classé : argument majeur contre le projet, le site est classé ! Or l'étude d'impact le mentionne à peine. Classement par décret du 26 juin 2013. Objectif du classement : "préserver un site jugé exceptionnel au niveau national et contrôler l'évolution du paysage perçu depuis la Seine : berges, lit majeur des prairies bocagères, habitats intéressants, coteaux doux ou falaises crayeuses jusqu'aux lignes de crêtes boisées". "Le classement de la boucle dite de Roumare constitue la première étape de la protection de ce paysage à la fois grandiose et très humanisé.(...) Avec ses falaises, dominées par le château de Robert le Diable, ses vues magnifiques sur le fleuve,... le site de la boucle de Roumare offre un échantillon complet des qualités paysagères de cette vallée exceptionnelle".



Tableau de Sisley représentant la boucle de Roumare depuis le chemin de halage

4.2- Le Château de la Vacherie (Manoir XVI-XVII, remanié largement en 1764 et rasé en 1971) et son parc sont toujours inscrits à l'Inventaire, et confirmés dans leur inscription après la démolition du château (cf plus haut). Cela est en contradiction avec la figure n° 44 de l'étude d'impact qui oublie ce monument, et ne mentionne pas le débord du périmètre des 500 m autour de l'église de Sahurs.



Château de la Vacherie avant démolition par le Port Autonome de Rouen

A noter que la politique en matière de protection des abords de monuments inscrits ou classés évolue actuellement au profit de Périmètres de Protection Modifié (PPM) ou de Périmètre de Protection Adapté (PPA). Les monuments protégés tels que l'église de Sahurs, le château de Robert

le Diable, le Manoir de Marbeuf, l'église de Moulineaux seraient susceptibles de bénéficier de ces nouveaux périmètres de protection.

4.3- Projet en contradiction avec le SCOT (Schéma de Cohérence territoriale). Le SCOT (ancien Schéma Directeur), est un document supra-communal opposable et dont les orientations s'impose en matière de grands projets économiques. L'étude d'impact, sur les figures 48 et 49, présente des positions erronées et contradictoires de la position de la station de transit.

L'interprétation qui en découle est de ce fait également erronée.

Très clairement, le site doit conserver pour occupation principale du sol un "espace à caractère naturel, agricole, récréatif ou d'intérêt écologique", et comme qualification un "espace naturel d'intérêt paysager". Ce site, au pied des falaises "à valoriser", est à la limite des zones devant bénéficier de l'"élaboration de chartes de développement et d'environnement industriel" où les zones industrielles doivent être "confortées" dans leurs sites existant. La grande dominante de l'aménagement doit reposer sur l'organisation d'une "ceinture verte" autour de l'agglomération rouennaise.

4.4- Exploitation actuelle déjà illégale car non conforme au POS.

4.5- Projet contraire aux règles de prospect. Le terrain naturel servant à calculer la hauteur maximale des bâtiments du futur pôle logistique doit être mesuré avant les remblais des boues de dragage qui forment des plate-formes très au dessus du véritable terrain naturel. Il n'existe donc logiquement plus aucune constructibilité sur le site.

4.6- L'enquête publique porte sur le stockage et le retraitement de "produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes". Or, en se basant sur la jurisprudence du dossier de Quevillon, les boues ont été reconnues comme comportant de "graves risques de nuisance, notamment toxicologiques" (réponse du Tribunal Administratif de Rouen), tandis que le Conseil d'Etat déclarait que "l'innocuité (...) des boues de dragage n'est pas garantie". Même si, dans le dossier présent, il s'agit de "sédiments de dragage", la dragueuse va évidemment extraire un mélange de boues et de sédiments.

4.7- Contradiction avec la Loi ALUR (Accès au Logement et pour un Urbanisme Rénové), et avec l'ensemble des directives générales qui visent à limiter l'urbanisation extensive mais plutôt à densifier l'existant. Le pôle de transit créerait une zone étanchée colossale, ce qui est totalement contraire à la loi ALUR et à la future loi sur l'eau en préparation pour 2015.

4.8- L'étude de l'implantation d'une station de transit et d'un pôle logistique ne répond qu'à une seule logique industrialo-portuaire, ignorant toute autre forme d'économie. Or, la boucle de Roumare, et la Bouille en particulier, représente un pôle touristique important, et présente une image de la Normandie particulièrement valorisante. Le chemin de halage à Sahurs vient d'être aménagé pour le prolongement de la "véloroute", 63 actifs travaillent à la Bouille autour du tourisme (10 galeries de peinture, 10 restaurants, plusieurs commerces et services).

Si toutefois ces projets de station de transit des sédiments de dragage et de pôle logistique voyaient le jour, les associations et toutes les personnes mobilisées exigeront a minima la prise en compte des points suivants :

- Une nouvelle analyse de toxicité plus complète et approfondie
- Une étude plus complète et approfondie de la faune et de la flore, menée par un organisme indépendant, et après avoir laissé l'herbe repousser
- Une nouvelle étude acoustique prenant en compte les bruits des camions, des chargements, de la drague en phase de refoulement, et ce lors d'épisodes venteux dans plusieurs directions. Cette étude devra prendre en compte à la fois le passage des camions sur les berges et sur les hauteurs créées par les talus de remblais. Elle devra également intégrer le projet de pôle logistique.
- Un véritable projet, avec un engagement de réalisation dans un délai planifié, pour la requalification des bords de Seine et pour contribuer à atténuer l'impact des aménagements sur le

paysage. La page 7 de la réponse à l'autorité environnementale donne des réponses partielles, mais sans engagement sur des dates et sur des objectifs, et sans précision réelle sur l'utilisation de chaque zone.

- La création d'une route goudronnée et protégée par un talus de hauteur suffisante (4 m minimum) sur l'intégralité de son trajet, dès la première phase du projet, ou son remplacement par un convoyeur fermé (solution à privilégier après étude acoustique).
 - Un engagement à limiter les plages horaires de refoulement, en particulier en interrompant le refoulement la nuit, de 18 h à 9 h et les week-ends.
 - Une véritable présentation du projet de pôle logistique préalable. Un point tout particulièrement sera présenté, car particulièrement flou et porteur de menaces pour le paysage : la zone nommée sur les plans "interface mer/fleuve" (Figure n°62 de l'étude d'impact). Que veut dire ce terme ? En quoi est-il compatible avec la pauvre perspective faisant office de volet paysager (figure n°60 de l'étude d'impact) ? S'il y a poste à quai et déchargement de navires, comment envisager un rideau d'arbre ?
 - Une protection acoustique par talus de la zone de chargement des camions par les pelleteuses.
- Il s'agit là d'une liste non exhaustive à ce jour...

Enfin, et sans préjuger des évolutions que le GPMR pourra apporter à ses projets, nous manifestons auprès de vous notre souhait d'être associés à toute décision ou nouvelle réflexion. Nous vous proposerons alors de déléguer un (ou des) représentant(s) de nos associations et des participants à la mobilisation contre le projet.

Nous comptons sur une réponse rapide et sur des engagements de votre part de nature à nous rassurer sérieusement.

Document à part, non remis au GPMR

Indépendamment de la réunion du 10 décembre, compte tenu du flou du dossier diffusé par le GPMR, et de la façon dont la population a été informée, nous souhaitons également poser plusieurs questions :

- *Quels sont les réels intérêts pour les maires de la commune de la Bouille et Moulineaux d'être favorables à ce projet ?*
- *Quels sont les avantages pour les habitants de Moulineaux, la Bouille et Sahurs que les élus représentent ?*
- *Est-ce que tous les habitants des communes de Sahurs, Moulineaux et la Bouille sont correctement informés de la dévaluation importante de leurs biens immobiliers et de leur qualité de vie ? (sonore, visuelle, environnementale)*
- *Les habitants sont ils tous informés que leur habitat serait dès lors dans une zone industrialo-portuaire ?*
- *La Bouille est un village très touristique ; les habitants de ce village sont ils informés que celui-ci perdrait toute son attractivité ?*
- *Des fouilles archéologiques ont elles été envisagées ? Le cadastre napoléonien (daté de 1837 et disponible sur internet sur le site des archives départementales) présente de nombreux indices permettant de supposer la présence de vestiges.*
- *Les associations sur les orchidées sont elles prévenues ?*
- *Pourquoi les habitants ont-ils reçu un document concernant ce projet dans leur boîte aux lettres SEULEMENT 15 jours avant la réunion de l'enquête publique ?*
- *Quel serait le vrai visage du site de transit ainsi que du pôle logistique vu des communes de Sahurs, la Bouille et Moulineaux ?*